This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

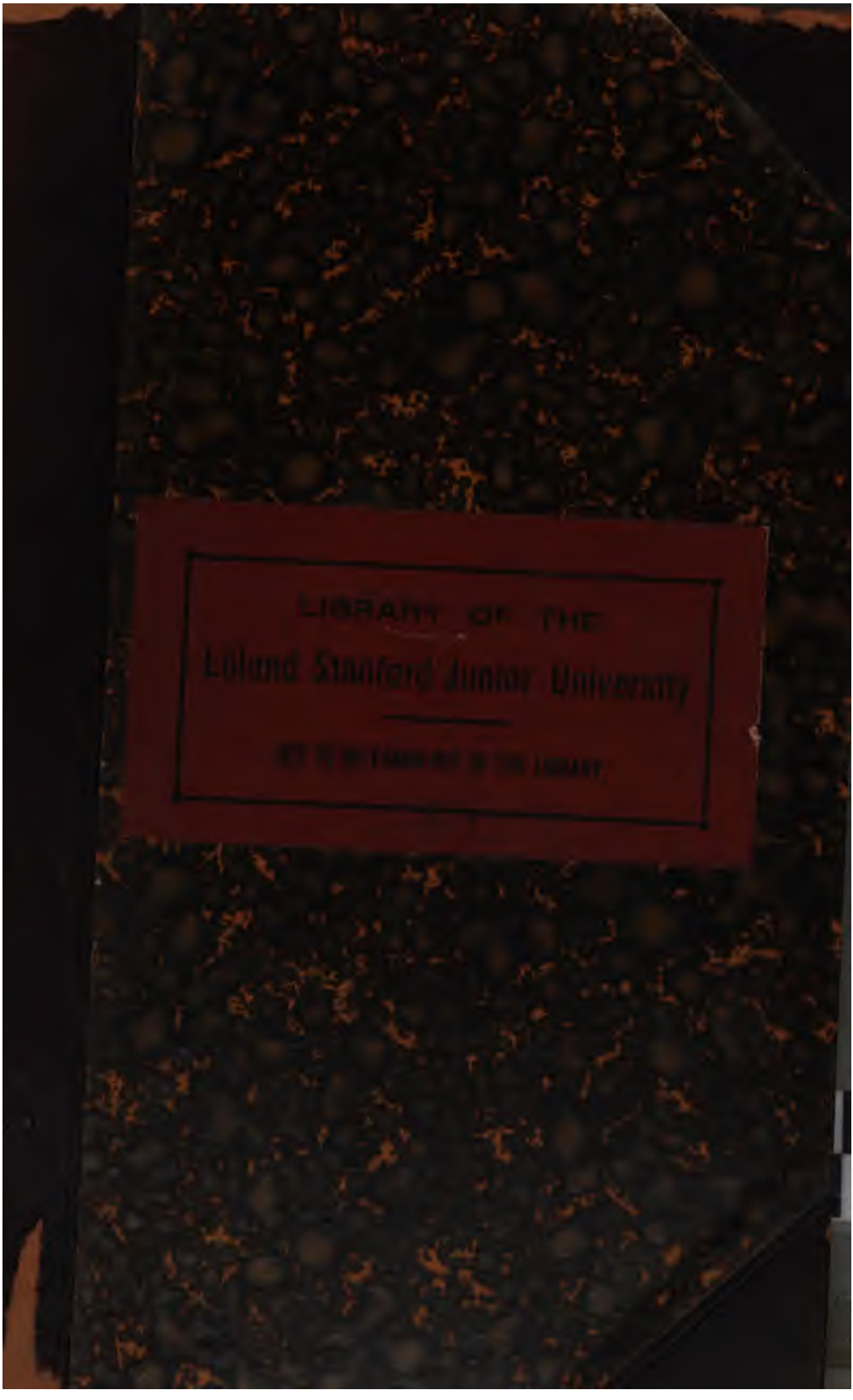
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

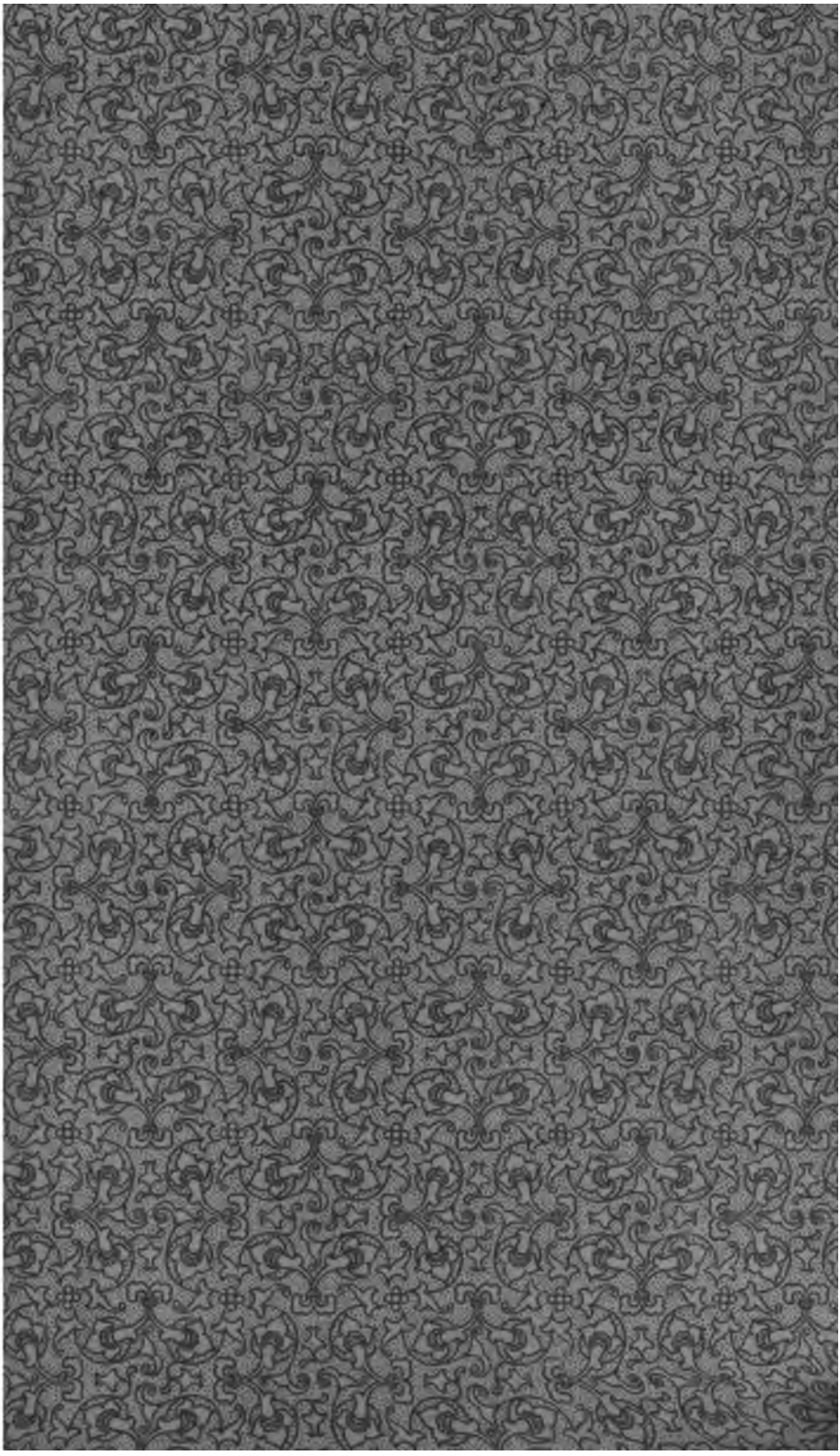
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.


LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.



W E. STECHERT
) Broadway
W-YORK.

HE3220
G67R9

Die Wirkungen

der

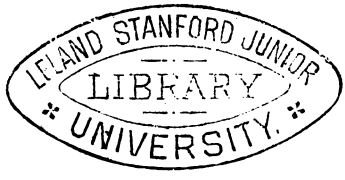
Sankt Gotthardbahn.

Von

Heinrich Rüegg
in Zürich.

Sonderabdruck aus Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung ꝛc.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1892.



H.4149.

Alle Rechte vorbehalten.

Seinem hochverehrten Lehrer

dem Herrn

Professor Dr. Adolf Krämer,

Vorstand der landwirtschaftlichen Schule des eidgenössischen
Polytechnikums in Zürich

als Zeichen aufrichtigster Dankbarkeit

der Verfasser.

Vorwort.

Anläßlich der Veröffentlichung dieser kleinen Arbeit wird es mir zur angenehmen Pflicht, allen denjenigen, welche durch ihren freundlichen Rat und ihre gütige Unterstützung das Entstehen dieser Arbeit förderten, und dieselbe überhaupt möglich machten, an dieser Stelle öffentlich meinen wärmsten und bestgefühlten Dank auszusprechen.

Es sind dies vor allem die Herren Geheimräte Prof. Dr. Brentano und Prof. Dr. Conrad und Privatdocent Dr. Lotz. Von seiten der Tit. Direktion der Gotthardbahn, deren Archivariat und Betriebskontrolle, dem Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement in Bern, dem Schweizerischen Handelsstatistischen Amt in Bern, der Kaufmännischen Gesellschaft Zürich, dem offiziellen Verkehrsbureau Zürich, der Direktion der Schweizerischen Nordost-, Central- und Jura-Simplon-Bahn, der umfangreichen Bibliothek der Handelskammer in Leipzig und der großen Büchersammlung des Königlich Preußischen Statistischen Bureaus in Berlin, wurde mir ein unerschöpfliches, ebenso vielseitiges wie wertvolles Material zur unumschränkten Verfügung gestellt.

Der besonderen Fülle dieses erschlossenen Quellenmaterials verdankt die Arbeit ihren Reichtum an positiven Nachweisen und exakten, offiziell-statistischen Belegen.

Gegenüber der Widmung der Leipziger Handelskammer an die Zwecke meiner Arbeit und dem großen Interesse, welche sie für dieselbe bethätigte, fühle ich mich zu ganz besonderem Dank verpflichtet, speziell gegenüber der Freundlichkeit und Liebenswürdigkeit des Bibliothekars, Herrn Moltke; dem Handelsstatistischen Amt in

Bern (speziell Herrn Dr. Geering), dem Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement, der Direktion der Gotthardbahn, verdanke ich in gleicher Weise sehr wertvolles Quellenmaterial.

Bei Ausarbeitung meines Themas über die Wirkungen der Gotthardbahn war für mich der Gedanke stets leitend gewesen, daß bei Bearbeitungen gewisser Gebiete unserer weitverzweigten Nationalökonomie noch viel zu wenig vom grünen Baum des Lebens gepflückt wird. Gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens ist dies leider am wenigsten der Fall. Man spricht wohl gar viel von den „großen Umwälzungen", welche das entwickelte Verkehrsleben uns in neuerer Zeit gebracht hätte, ohne sich aber ernstlich zu fragen und ernstlich zu untersuchen, wo, was und um wie viel denn „gewälzt" wird.

Gegenüber diesem entschiedenen Übelstand faßte ich den Entschluß, mitten aus dem Leben der Wirklichkeit einen ganz bestimmten konkreten Fall herauszugreifen und an Hand desselben Punkt für Punkt zu untersuchen, ob und inwieweit dieses geläufige Wort von den „Umwälzungen" seine Berechtigung hat oder nicht. Ich nahm ein zu diesem Zwecke sich äußerst günstig eignendes Objekt, nämlich die Gotthardbahn.

Sollte mein kleiner Versuch auch nur teilweise geglückt sein, so betrachte ich dies als hinreichende Entschädigung für die nicht geringe Mühe, welche mir aus dessen Verfolgung erwachsen ist.

Leipzig und Zürich, im Juli 1891.

Heinrich Rüegg.

Verzeichnis der wichtigsten Quellen, welche vom Verfasser benutzt worden sind.

1. Deutsches Handelsarchiv. Zeitschrift für Handel und Gewerbe . . . . . Jahre 1880—1889.
2. Jahresbericht der k. u. k. österr.-ungar. Konsulatsbehörden . . . . . = 1880—1889.
3. Österreichisches Handelsmuseum . . . . . = 1886—1891.
4. Deutsche Verkehrszeitung . . . . . = 1880—1891.
5. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen = 1880—1891.
6. Der Weltmarkt. Zeitschrift . . . . . = 1887—1889.
7. Frankfurter Zeitung . . . . . = 1883—1889.
8. Schweizerisches Handelsamtsblatt . . . . . einzelne Nummern.
9. L'Économiste français . . . . . Jahre 1880—1889.
10. Le journal des chambres de commerce et d'industrie, des chambres consultatives et des chambres syndicales . . . . . = 1883—1890.
11. Le journal des économistes . . . . . = 1880—1890.
12. Statistik des deutschen Reiches. Warenverkehr . . . = 1880—1888.
13. Ausweise über den auswärtigen Handel der österr.-ungarischen Monarchie . . . . . = 1880—1888.
14. Movimento commerciale del Regno d'Italia . . . = 1878—1889.
15. Übersichtstabellen über die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Schweiz . . . . . = 1870—1884.
16. Statistik des Warenverkehrs der Schweiz . . . . . = 1885—1889.
17. Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères . . . . = 1878—1889.
18. Tableau général du commerce de la Belgique etc. . = 1880—1888.
19. Deutsche, schweizerische, österreichische und französische Eisenbahnstatistik.
20. Deutsche, schweizerische und italienische Poststatistik.
21. Geschäftsberichte der Gotthardbahn, der schweizerischen Centralbahn, der Suisse occidentale, der Linie Paris-Lyon et à la méditerranée etc.
22. Warenstatistik der Gotthardbahn. Manuskript. (1883—1889.)
23. Jahresberichte deutscher, schweizerischer und italienischer Handelskammern.
24. Dr. M. Wanner, Geschichte der Gotthardbahn. I. Bd. 1880. II. Bd. 1885.
25. Die Gotthardbahn in kommerzieller Beziehung. Gutachten. 1864. Zürich.
26. S. Bavier, Die Straßen der Schweiz. Zürich 1878.
27. Dr. P. C. Planta, 1. Die bündtner Alpenstraßen. 2. Der 30jährige Kampf um eine rhätische Alpenbahn.
28. Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. (Wien.)
29. Das „Eisenbahnarchiv"; Zeitschrift „Export" ꝛc. ꝛc.

Inhaltsübersicht.

		Seite
I.	Die Verkehrswege der Alpen vor der Zeit der Eisenbahnen . .	1
II.	Entstehung und Finanzierung der Gotthardbahn	5
III.	Stellung und Aufgabe der Gotthardbahn und allgemeine Verkehrsverhältnisse	12
IV.	Der Personenverkehr über den Gotthard	19
V.	Der Postverkehr " " "	46
VI.	Der Güterverkehr " " "	52
VII.	Einfluß der Gotthardbahn auf die kommerzielle Stellung Italiens zu dem übrigen Europa	70
VIII.	Italiens Weltverkehr, der Hafen von Genua und die Gotthardbahn	93
IX.	Der französische Transit und die Gotthardbahn	108

I.

Die Verkehrswege der Alpen vor der Zeit der Eisenbahnen.

Die ersten Spuren der Alpenübergänge finden sich weit zurück in der vorchristlichen Zeit. Kaum hat der Kulturmensch auf italischem Boden festen Fuß gefaßt, so ist er auch schon bestrebt, mit den Völkerstämmen jenseits der Alpen in Verkehr zu treten. Die wichtigsten der späteren Alpenstraßen waren schon um diese Zeit als schmale Fußwege und dürftige Saumpfade in Gebrauch[1].

Gute Verkehrswege und eigentliche Alpenstraßen wurden aber erst angelegt zur Zeit der Blüte des Römerreiches. Wollten die Römer die viel zersplitterten Bestandteile ihres weiten Herrschaftsgebietes zu einem innerlich gefestigten einheitlichen Kulturkomplexe zusammenschließen, so galt es vor allem, auch innige Fühlung zu gewinnen mit den transalpinen Provinzen; für Armee und Verwaltung mußten Verkehrswege geschaffen werden über das Alpengebirge. Die römischen Kaiser haben dies gethan. Eine ganze Reihe wahrer Kunststraßen sind unter ihrer Initiative über die Alpen gebaut worden.

Im Westen finden wir zur Römerzeit die Mont-Cenis-Straße; im Nordwesten den großen St. Bernhard und den Simplon; im Norden die Julier-, Septimer- und Bernhardin-Straße, im Nordosten den Brenner und den Okra (oder den heutigen Birnbaumer Wald).

Vergebens suchen wir aber in den geschichtlichen Überlieferungen nach Notizen, welche uns nur irgendwie vermuten ließen, daß auch die Gotthardstraße schon zur Römerzeit bestanden hätte.

Über den Zustand des Verkehrswesens der Alpen zur Römerzeit im Vergleich zu früher entwirft uns Strabo ein recht drastisches Bild. Strabo sagt wörtlich: „Die Centralalpen waren in früherer Zeit von kleinen räuberischen Völkern bewohnt. Jetzt aber sind diese teils vertilgt, teils gänzlich bezähmt, so daß der Übergänge über das

---

[1] Siehe Bavier, Die Straßen der Schweiz, S. 1.

Gebirge, deren es früher nur wenige und höchst beschwerliche gab, jetzt mehrere und diese vor Überfällen sicher und gut zu gebrauchen sind, was durch Kunst bewerkstelligt wurde“ [1].

Im Grunde genommen verdienen aber diese neuen Verkehrswege über die Alpen die Bezeichnung „Straßen“ doch nicht, denn soviel heute festgestellt ist, waren diese römischen Alpenübergänge für Wagen höchst wahrscheinlich nicht fahrbar.

Nach dem Untergange des Römerreiches gingen seine Alpenwege successive dem Verfall entgegen.

Vom 3. bis zum 11. Jahrhundert bewohnen Völkerstämme den Nordrand der Alpen, denen jegliche weitergehende Tausch- und Verkehrsbedürfnisse fremd sind. Erst die Zeit der Kreuzzüge brachte wieder neues Leben und neue Bewegung auf die vereinsamten Völkerstraßen. Es sind insbesondere große Pilgerfahrten, welche über die Alpen nach dem Süden ziehen. In dem Maße aber, wie der Personenverkehr an Umfang zunahm, mußte auch der Wunsch energischer sich geltend machen, nach den verschiedenen Punkten Italiens eine möglichst kurze und direkte Verbindung zu besitzen.

Da dies bei den alten Verkehrswegen, welche ja nur im Osten und Westen der Schweiz gelegen waren, während die eigentliche mittlere Partie, das Centralgebiet der Alpen, gänzlich verkehrslos blieb, nichts weniger als der Fall war, werden wir uns nicht wundern, wenn im 13. Jahrhundert ein solcher central gelegener neuer Übergang über die Alpen entdeckt wird, der Sankt-Gotthard.

In den Jahrbüchern Alberts von Stade, der 1236 eine Reise nach Rom und zurück unternahm, wird der Gotthardweg zum ersten Mal erwähnt und beschrieben. Er wird nur als Fußweg für Pilger empfohlen [2].

Im Jahre 1293 sollen die ersten Warenballen der Kaufleute von Monza den Gotthard passiert haben. Aber erst zu Beginn des 14. Jahrhunderts wird eines regelmäßig benützten Saumweges über den Gotthard erwähnt.

Durch das 14. Jahrhundert hindurch erlitt der Gotthardverkehr infolge von Raub, Beleidigungen aller Art, Sperrung des Passes durch die konkurrenzierten Grundherren Rhätiens ꝛc. wiederholt länger andauernde Störungen.

Im 15. Jahrhundert dient der Gotthard neben den Zwecken friedlicher Handels- und Pilgerschaft insbesondere auch für den Durchlaß von Kriegszügen. Es sind aber keine kaiserlichen Heereszüge, welche über den Gotthard sich bewegten, sondern nur einige Haufen biederer Eidgenossen, welche im jetzigen Kanton Tessin kleine Eroberungskriege führten. Stark benützt von den großen Heereszügen nach und von Italien waren dagegen von jeher die Alpenstraßen Rhätiens. Pipin der Kleine (754—755), Karl der Dicke (881), Konrad III

---

[1] Citiert von Dr. P. C. Planta, Die Bündner Alpenstraßen, S. 2.

[2] Dr. Martin Wanner, Geschichte und Begründung des Gotthardunternehmens, I 19.

(1128), Friedrich I (1166), Heinrich der Löwe (1175), Friedrich II (1212), Kaiser Sigmund (1413) zogen auf ihren italienischen Zügen über die rhätischen Berge[1].

Bis ins 15. und 16. Jahrhundert hinein nimmt die Gotthardstraße im Vergleich zu den übrigen Alpenstraßen nur eine bescheidene Stellung ein; sie dient ganz vorwiegend dem Personenverkehr. Der bedeutende Verkehr der italienischen Seestädte Venedig und Genua nach den Handelscentren Nürnberg, Augsburg, Ulm, sowie nach dem Rhein ging über die viel bequemeren Straßen der rhätischen Alpen, insbesondere über den Julier und den Septimer.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts beginnt die Gotthardstraße den Bündnerpässen einigermaßen Konkurrenz zu machen. Maßgebend sind aber doch immer noch die letzteren. In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts betrug der Warentransit über die Splügenstraße, welche mittlerweile alle übrigen Alpenpässe der Schweiz an Bedeutung weit überflügelt hatte, bereits 40—50 000 Colli[2].

Es erscheint uns dieser Verkehr um so bedeutender, wenn wir bedenken, daß er sich ausschließlich durch Lasttiere vollzog.

Im Jahre 1693 kam die erste regelmäßige Post über den Gotthard zu stande. Dieselbe ging von Bern über Luzern und den Gotthard nach Mailand. Die ganze Post bestand freilich nur in einem Briefträger, der zu Fuß die Alpen überschritt. Im Jahre 1698 ging von Zürich aus jeden Freitag der Bergamobote mit Briefen nach Italien. Im Jahre 1798, also 100 Jahre später, ist es gleichfalls noch ein einfacher Fußbote, der die Post zwischen Zürich und Italien vermittelt. Der Fortschritt war also auf dem Gebiete des Postverkehrs über die Alpen während dieser vollen hundert Jahre gleich Null.

Noch am Ende des 18. Jahrhunderts finden wir die Gotthardstraße in bedenklichem Zustande. Sie bildet ein steil ansteigender, 10—15 Fuß breiter holpriger, steiniger, von größeren und kleineren Rinnsalen zahlreich durchfurchter Weg. Für Fuhrwerke erwies er sich als unpassierbar. Der Verkehr war daher im Winter unter Zuhülfenahme des Schlittens am lebhaftesten.

Erst im Jahre 1775 wagte es der englische Mineralog Greville, mit seiner Kutsche über den Gotthard zu fahren. Diese erste Gotthardfahrt wurde ausgeführt am 27. Juli. Es geschah dies, wie angegeben wird, in Begleitung von 78 Mann[3]. Die Mannschaft mußte das Fuhrwerk öfters auseinandernehmen und bisweilen auf größere Strecken tragen. Dieses Reisevergnügen kostete nicht weniger

---

[1] Wie äußerst primitiv die kaiserlichen Herrschaften zu jener Zeit bei ungünstiger Jahreszeit oder schlechten Witterungsverhältnissen über die Alpen befördert wurden, siehe bei Roscher, System der Volkswirtschaft III 370: „Selbst auf Heinrichs IV Reise nach Canossa mußte die Kaiserin die beschneiten Abhänge der Alpen auf einer Ochsenhaut heruntergeschleift werden."

[2] P. C. Planta S. 16.

[3] S. Bavier S. 42.

als 18 Karolin oder 422 Francs. Späterhin wurde dieses kostspielige und zeitraubende Unternehmen fast alljährlich wiederholt.

Nach vor 70 Jahren brauchte man für die Fahrt von Altdorf bis nach Magadino am Langensee sieben Tage, und die Transportkosten für vier Pferde und sechs Knechte von Altdorf bis Giornico betrugen noch im Jahre 1820 24 Karolin oder 562 Francs. Trotz dieser mißlichen Verkehrsverhältnisse passierten doch um diese Zeit gegen 16 000 Menschen und 9000 Pferde jährlich die Gotthardstraße[1].

Erst mit Beginn des dritten Jahrzehnts des gegenwärtigen Jahrhunderts entsteht gleichsam mit einem Schlage wieder neues Leben, ein eifriges Streben, bessere und kunstgerechtere Straßen über die Alpen zu bauen. Anderthalb Jahrtausende hatte das Verkehrswesen der Alpen in der Hauptsache auf demselben Standpunkte verharrt. Nun soll es plötzlich besser werden.

Es entsteht mit Beginn des 19. Jahrhunderts ein reger Wettbewerb zwischen den verschiedenen Nationen, auf dem Gebiete des Kunststraßenbaues das Meiste und Beste zu leisten.

Frankreich hatte bereits im Jahre 1758 den Saumweg über den Mont-Cenis in eine fahrbare Straße umgewandelt; in den Jahren 1800—1805 baute Napoleon aus politisch-militärischen Gründen mit einem Aufwande von zehn Millionen Franken die 182 Kilometer lange, vom Genfersee bis zum Langensee gehende prächtige und kunstvolle Simplonstraße.

Österreich hatte ebenfalls die beiden großen Völkerstraßen über den Brenner und über den Arlberg für größere Fuhrwerke fahrbar gemacht.

Aber auch die Schweiz blieb in dieser Bewegung nicht zurück. In den Jahren 1818—1823 wurde die 26 Stunden lange von Chur bis Bellinzona gehende Bernhardinstraße erbaut, gleichzeitig auch die für den internationalen Verkehr höchst bedeutsame Splügenstraße, 1820—1826 die Julierstraße 2c. Von allen Seiten umringt von zahlreichen und mächtigen Konkurrenten, mußte nun auch die Handelsstraße über den Sankt Gotthard von Grund aus neu erstellt und vor allem für Wagen fahrbar gemacht werden. Dies ist geschehen in den Jahren 1820—1830. Das nötige Geld für diesen Neubau beschaffte man sich durch Anleihen auf Aktien und es ist bemerkenswert, daß auch der König von Preußen dem Kanton Uri damals ein Geschenk von zwei Aktien überweisen ließ[2]. Preußen war aber sicherlich in viel höherem Grade an dem Neubau der Gotthardstraße interessiert, als durch den Umfang und die Größe dieses Geschenkes zum Ausdruck gelangt.

Im Jahre 1830 ereignete sich nun ein merkwürdiges Zusammentreffen. Um dieselbe Zeit, als die Gotthardstraße auch für gewöhnliche Lastwagen zugänglich gemacht ward und das erste reguläre

---

[1] M. Wanner I 24.
[2] Derselbe I 25.

Fuhrwerk mit reichlichem Pferdevorspann über dieselbe den Weg nach Italien nahm, was man begreiflicherweise in den interessierten Kreisen für eine bedeutende Errungenschaft der Neuzeit hielt, feierte jenseits des Meeres auf englischem Boden ein noch viel wirksameres Verkehrsmittel den ersten glänzenden Siegeszug, es ist der Dampfwagen auf der Eisenstraße.

Bald schlugen die kräftigen Wellen dieser neuesten der kaum begonnenen Periode des Kunststraßenbaues rasch nachfolgenden Bewegung auch an den Nordrand der Alpen, und kaum hatte man sie deutlich verspürt, und noch ehe überhaupt eine Eisenbahn in der Schweiz existierte, hatte sich auch schon der kühne Gedanke Bahn gebrochen über die schweizerischen Gebirge der Lokomotive den Weg zu bahnen

Wir begegnen der Frage der Alpenbahnen, speciell der Frage der Sankt Gotthardbahn. —

II.

Entstehung und Finanzierung der Gotthardbahn.

Der Gedanke einer Überschienung der Schweizeralpen tritt uns zum ersten Male im Jahre 1838 entgegen. Ein Bewohner der Alpen war es, Oberst La Nicca aus Graubünden, der sich zuerst mit der Idee einer Überschienung der Schweizeralpen beschäftigte[1]. — Vorerst waren ausschließlich rhätische Alpenpässe als Übergangspunkte für die projektierte Eisenbahn vorgesehen, insbesondere der Splügen, der Bernhardin, der Maloja und späterhin der Lukmanier. An den Sankt Gotthard dachte um diese Zeit niemand.

In offizieller Weise gelangte der Wunsch, über das schweizerische Alpengebirge eine Eisenbahn zu besitzen, zum ersten Male bestimmt zum Ausdruck in einer Bestimmung des am 8. Juni 1851 zwischen Sardinien und der Schweiz abgeschlossenen Handelsvertrages. In Artikel 8 dieses Vertrages verpflichtet sich die neue Schweizer Regierung: „Soviel als möglich zur Errichtung einer Eisenbahn beizutragen, welche, unmittelbar von der sardinischen Grenze oder von dem geeignetsten Punkte des Langensees ausgehend, die Richtung nach Deutschland verfolgend, dort mit den Eisenbahnen des Zollvereins in Verbindung gesetzt würde."

Schon um diese Zeit war auch das Simplonprojekt bekannt geworden. Aber erst in letzter Instanz reifte der Gedanke heran, das wilde, rauhe, felsige und schwer zugängliche Gotthardgebiet ebenfalls als Übergangspunkt für eine Alpenbahn in Aussicht zu nehmen. Zum ersten Male wird der Sankt Gotthard vorgeschlagen von dem

---

[1] Der dreißigjährige Kampf um eine rhätische Alpenbahn, historisch dargestellt von Dr. P. C. Planta, Chur 1885, S. 4.

Schweizer Ingenieur G. Koller und zwar in dem Bericht der im Jahre 1852 von Preußen, Sardinien und der Schweiz eingesetzten Kommission zur Prüfung der Frage des zweckmäßigsten Schienenwegs über die Schweizeralpen. Der Gedanke fand rasch begeisterte Vertreter. Schon im Jahre 1853 tagte in Luzern eine erste Konferenz von 8 Schweizerkantonen zum Zwecke gemeinsamer Besprechung und gemeinsamer Förderung der großen Frage.

Indessen erst am 15. September 1860 kam ein eigentliches Gotthardkomitee zu stande. Höchst bedeutsame materielle Triebfedern bildeten den Hintergrund für ein energischeres Vorgehen in letzterem Sinne. Im Osten war die Semmeringbahn bereits schon seit 1853 im Betrieb, Österreich beschäftigte sich weiterhin ernstlich mit dem Gedanken einer Brennerbahn, im Westen arbeiteten Frankreich und Sardinien am Mont-Cenis; wollte die Schweiz ihres großen internationalen Verkehrs nicht gänzlich verlustig gehen, mußte auch sie eine Eisenstraße über das Gebirge legen.

Nicht das Ideal, über die Schweizergebirge eine Eisenbahn zu besitzen, an sich war es, was für die Lösung der Gotthard-Frage die treibende Kraft lieferte; die wahren Gründe waren materieller Natur.

Am 7. September 1863 schlossen sich infolge dieser Vorgänge die Interessenten der Gotthardbahn zum dritten Mal zu einer gefestigten Interessengemeinschaft zusammen, zu der großen Gotthard-Vereinigung, die in einem engeren Ausschuß eine führende Spitze fand.

Diese aus 15 Schweizer-Kantonen und 3 Bahngesellschaften sich zusammensetzende Gotthard-Vereinigung nahm nun sämtliche Vorarbeiten für das große Werk unverzüglich und energisch in die Hand.

Schon im Jahre 1864 waren die Pläne, Gutachten und Kostenvoranschläge fertig gestellt[1].

Die große Aufgabe der Gotthard-Vereinigung bestand nun darin, die an einer Schweizer Alpenbahn interessierten Regierungen Deutschlands und Italiens zu bewegen, sich dem Gotthard-Projekte überhaupt anzuschließen und in zweiter Linie von denselben eine möglichst kräftige finanzielle Unterstützung zu erlangen. Ersteres zu erreichen, war durchaus nicht so leicht, denn die Idee einer Durchbohrung des Gotthard war nicht das einzige Projekt; seit Beginn der 50er Jahre machten ihm die Lukmanier-, Splügen- und Simplon-Projekte ohne Unterlaß die lebhafteste Konkurrenz und lange Zeit schien es, als sollte eines der ersteren beiden über den Gotthard den Sieg davon

---

[1] Die Gotthardbahn in kommerzieller Beziehung. Gutachten der Herren Koller, Schmidlin und Stoll. Zürich 1864.

Der militärische Gesichtspunkt in der Alpenbahnfrage von Herman Müller. St. Gallen 1865.

Die schweizerischen Alpenbahnen in militärischer Beziehung. Zürich 1866.

Die Gotthardbahn in technischer Beziehung und Rentabilitätsberechnung auf Grundlage des kommerziellen und technischen Gutachtens. Zürich 1865.

tragen. Italien hing lange Zeit mit großer Zähigkeit am Lukmanierprojekt; Deutschland verhielt sich der ganzen Frage gegenüber neutral und im ganzen genommen relativ kühl; es fehlte seinerseits an Interesse und an Liebe zur Sache. Es brauchte eines erneuerten bedeutenden materiellen oder politischen Anstoßes, um die ganze Angelegenheit in ein rascheres Fahrwasser zu bringen.

Diesen Anstoß brachte die Mitte der sechziger Jahre. Die politischen, sowohl inneren wie äußeren Wandlungen in den um den Gotthard sich gruppierenden Ländern brachten Deutschland und Italien in eine innigere Fühlung; diese beiden politischen Gegenpole strebten nach möglichster Annäherung. Man suchte nach selbständigen Verkehrswegen und internationalen Verbindungen. Als solche aber konnten die auf Feindesland, auf französischem und österreichischem Boden gelegenen Alpenbahnen des Mont Cenis und des Brenner unmöglich dienen. Der norddeutsche Bund, wie Italien mußten wünschen, eine Alpenbahn ins Leben zu rufen, welche mitten durch die neutrale, dem friedlichen Handelsverkehr stets offene Schweiz führt.

So ist es denn nicht Zufall, wenn im Jahre 1869 fast gleichzeitig vom Norddeutschen Bund, von Baden und Württemberg diplomatische Noten in Bern eintrafen, die alle feierlich erklärten, ausschließlich und allein nur für das Gotthard-Projekt in die Schranken treten zu wollen. Es war dies das naturnotwendige Ergebnis der vorangegangenen Strömungen im politischen Europa.

Mit diesem Entscheide der interessierten Staaten war das Los sowohl der Splügenbahn wie des Simplonprojektes definitiv entschieden. Man muß es aufrichtig bedauern, daß die Ostschweiz und die Westschweiz aus dem Kampfe um den Besitz einer Alpenbahn schließlich mit leerer Hand geschieden sind. Steigende Bedürfnisse und sich mehrender Wohlstand werden dafür sorgen, daß sich auch das Netz der Alpenbahnen in Zukunft mehr verdichtet und daß auch diese zurückgesetzten Teile der Schweiz schließlich zu ihrem Rechte gelangen werden.

Um nun auch der Finanzfrage näher zu treten, berief der schweizerische Bundesrat auf den 15. September 1869 Vertreter der drei Gotthardstaaten zu einer internationalen Konferenz nach Bern. In dieser Konferenz wurde der gesamte Bau-, Betriebs- und Finanzplan der zu schaffenden Gotthardbahn in Form eines Staatsvertrages definitiv vereinbart. Nach den getroffenen Vereinbarungen sollte eine Bahn geschaffen werden, welche von Goldau bezw. vom Zugersee aus durch die schweizerischen Centralalpen und das rund 15000 m lange Gotthardtunnel nach Bellinzona im Kanton Tessin führt und von dort aus sich in zwei Äste teilt; der eine Zweig sollte in der Richtung nach Luino gehen und seine Fortsetzung finden in den italienischen Hauptbahnen in der Richtung nach Novara, Turin und Genua; der zweite Ast der Gotthardbahn sollte von Bellinzona aus nach der Station Chiasso gehen und von hier aus sich anschließen an die italienischen Bahnen nach Mailand, Verona, Bologna 2c. Dies sind Stammlinien der zu schaffenden Gotthardroute. Die Gotthard

als solche findet ihre südlichen Grenzen bei den internationalen Grenzstationen Chiasso und Luino[1].

Im Norden sollten nach Goldau Anschlußlinien hergestellt werden von den beiden Städten Luzern und Zug. Im Süden sollte die Bahn noch eine Nebenabzweigung erhalten nach der Stadt Locarno.

Die Gesamtkosten wurden von der internationalen Konferenz veranschlagt auf 187 Millionen Francs. — 85 Millionen Francs erklärte man durch Subvention decken zu wollen. Italien erklärte sich bereit, mit 45 Millionen Francs sich beteiligen zu wollen, die Schweiz versprach 20 Millionen und Deutschland ebenfalls 20 Millionen Francs an Subventionen[2].

Die Schweizer Bundesversammlung hatte diese Subvention bereits im Juli 1870 genehmigt[3], seitens Italiens geschah dies erst im Sommer 1871. Die Entscheidung Deutschlands wurde durch den deutsch-französischen Krieg ebenfalls lange hinausgeschoben. Der Ausfall des Krieges selbst aber war für die Gotthardfrage der denkbar günstigste. Mit dem Heimfall Elsaß-Lothringens an Deutschland schwanden auch die letzten Bedenken, die wichtige deutsch-italienische Verkehrsader den Rhein entlang oder längs der einstigen feindlichen Grenze zu führen.

Der Heimfall Elsaß-Lothringens steigerte aber auch an sich in hohem Maße das Interesse an der Gotthardfrage, denn dieses sehr industrielle Gebiet mußte neben der Schweiz am unmittelbarsten der günstigen Wirkungen des neuen Verkehrsweges teilhaftig werden. So hat denn auch Deutschland im Sommer 1871 die Subvention von 20 Millionen Francs genehmigt.

Nach mühevollen und endlosen Unterhandlungen gelang es schließlich, auch das Gesellschaftskapital von zusammen 102 Millionen Francs an geeigneter Stelle unterzubringen. Der gesamte Betrag wurde von einer deutschen Finanzgruppe mit Herrn Geheimrat Hansemann an der Spitze fest übernommen. Ein Drittel sollte in Aktien, zwei Drittel in Obligationen zur Ausgabe gelangen. Dem schweizerischen und italienischen Kapital wurde die Beteiligung mit je einem Drittel des im ganzen zu beschaffenden Kapitals eingeräumt. Die italienischen, schweizerischen und deutschen Konsortien hatten denn auch die ihnen zugeteilten Summen von je 34 Millionen Francs in Bälde beisammen; Italien hatte bemerkenswerterweise sogar namhaft überzeichnet.

Unverzüglich ward nun die Baugesellschaft gegründet und der aus 24 Mitgliedern sich zusammensetzende Verwaltungsrat bestellt. In letzteren wurden gewählt 15 Schweizer, 4 Italiener und 5 Deutsche. Am 1. Oktober 1872 ward der erste Spatenstich gethan für den Bau des großen Gotthard-Tunnels.

---

[1] Gotthardbahn-Aktensammlung (Verträge ꝛc.). Vervollständigte Ausgabe 1882.

[2] Dr. Wanner, Rückblick auf die Entstehung und den Bau der Gotthardbahn, Luzern 1882, S. 11.

[3] Verhandlungen der eidgenössischen Räte betreffend die Gotthardfrage. Stenographische Berichte 1870.

Für die junge Gotthardunternehmung stellten sich aber nur zu bald Zeiten ärgster Bedrängnis und tiefster finanzieller Erschütterung ein. In den Jahren 1874 und 1875 zeigte es sich, daß für eine vollständige Durchführung des geplanten Unternehmens nicht bloß 187 Millionen Francs, sondern sogar 221 Millionen Francs, und nach den im Jahre 1876 noch detaillierter ausgearbeiteten Plänen sogar 289 Millionen Francs erforderlich seien. Wie ein Lauffeuer drang nun die Kunde durch ganz Europa, die Gotthardbahn habe ein Deficit von 102 Millionen Francs.

Eine vom Schweizer Bundesrat veranlaßte Untersuchung der Sachlage reduzierte indes das Deficit auf 74 Millionen Francs und die bald hierauf zusammenberufene internationale Konferenz vermochte durch bedeutende Reduzierung und Vereinfachung des Bauprogramms das Deficit sogar von 102 Millionen auf 40 Millionen Francs herabzudrücken.

Worin liegen die Gründe für dieses auffällige Deficit von 74 Millionen Francs?

Soweit über diesen Punkt überhaupt Klarheit herrscht, lassen sich dieselben kurz folgendermaßen kennzeichnen:

1. Die technischen Vorarbeiten, auf welche die internationale Konferenz im Jahre 1869 ihre Berechnungen basierte, waren durchaus ungenügend; gerade die schwierigsten Partieen des zukünftigen Bahngebietes blieben bei Bearbeitung der Pläne unberücksichtigt, aus dem einfachen Grunde, weil sie für den Menschen nicht zugänglich waren.
2. Die Arbeitslöhne und die Preise der Baumaterialien stiegen seit dem Jahre 1869 in unerwarteter Weise, selbst um 30 % und mehr. Was dies für eine finanzielle Tragweite hat, wenn man bedenkt, daß für die nach dem Jahre 1874 noch auszuführenden Arbeiten 21 Millionen Arbeitsschichten nötig waren, ist bald ausgerechnet.
3. Die Kosten der Geldbeschaffung und der administrativen Centralverwaltung bezifferte die Konferenz auf 1 853 960 Francs, thatsächlich stellten sie sich aber auf 6 472 000 Francs.

Die 3 beteiligten Staaten erklärten, für 28 Millionen Francs Nachsubventionen leisten zu wollen; 12 Millionen Francs aber hätte die Gesellschaft noch selbst zu beschaffen. Deutschland übernahm noch weitere 10 Millionen, Italien 10 Millionen und die Schweiz 8 Millionen Francs. Mit schwerem Herzen und lauten Stimmen des Mißmutes wurden diese Nachsubventionen von den 3 Parlamenten genehmigt. In der Schweizer Bundesversammlung wogte der Kampf in den an sich schon schwülen Monaten Juli und [illegible]
17 Tage lang, vom 30. Juli bis zum 15. Augi
liche Kompromiß, daß einem allfälligen östlichen o
übergang eine ebenso hohe Bundessubvention

zugesprochen wurde, gesetzlich garantiert wurde, vermochte Freunde und Gegner des Gotthard im selben Lager zu vereinigen[1].

Um den Bau der für den Verkehr mit Italien höchst bedeutsamen Teilstrecke der Gotthardbahn von Bellinzona nach Lugano, der sogenannten Monte-Cenere-Bahn, welche aus Sparsamkeitsrücksichten von der internationalen Konferenz aus dem Bauprogramm gestrichen wurde, nun doch möglich zu machen, votierten sowohl die Schweiz wie Italien je noch weitere 3 Millionen Francs an Subventionen. Die restierenden 6 Millionen Francs des für den Bau dieser Linie erforderlichen Baukapitals von 12 Millionen Francs sollte die Gesellschaft noch selbst zu beschaffen wissen.

Nach ebenso langwierigen wie aufreibenden Bemühungen gelang es denn auch der Gotthardbahn, zum Teil unter Anwendung anormaler Mittel, anstatt der erforderlichen 18 Millionen Francs wenigstens noch 17 Millionen Francs auf dem Kapitalmarkte aufzutreiben; 6 Millionen übernahm das alte Finanzkonsortium, 5 Millionen ein italienisch-schweizerisches Syndikat und die restierenden 6 Millionen Francs wurden in geeigneter Weise bei den Unternehmern des Unterbaues und den Lieferanten der Schienen, Schwellen und eisernen Brücken untergebracht. Letztere hatten sich zu verpflichten, annähernd 10 % ihrer Verdienstsumme in Obligationen II. Ranges zum Kurse von 75 % anzunehmen, wobei sich die Verwaltung der Gotthardbahn aber das Recht vorbehielt, diese Obligationen innerhalb einer bestimmten Frist zum gleichen Kurse zurückzukaufen.

Nach Abschluß der finanziellen Rekonstruktion der Gotthardbahn gestaltete sich die Gliederung der dem Unternehmen gesicherten Kapitalien folgendermaßen:

Gesamtes Baukapital	238	Millionen Francs
Hiervon Subventionen	119	= =
Gesellschaftskapital	119	= =

Von den 119 Millionen Francs Subventionen entfallen

auf Italien	58	Millionen Francs
= die Schweiz	31	= =
= Deutschland	30	= =

Das Gesellschaftskapital spaltet sich in ein

Obligationenkapital von	85	Millionen Francs
und in ein Aktienkapital von	34	= =

Ein Blick auf diese Gliederung der finanziellen Grundlagen lehrt uns, daß wir es bei der Gotthardbahn bis zu einem gewissen Grade mit einem Institute von international-staatlichem Charakter zu thun haben.

Haben diese erweiterten Kapitalien nun auch wirklich hingereicht, um das große Werk bis auf den letzten Nagel zu Ende zu führen?

Mit dem Ende des Jahres 1883 blieben 11 Millionen Francs

---

[1] Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der Schweizer Bundesversammlung betreffend die Gotthardfrage. Juli und August 1878. 1170 Seiten stark.

dieser Kapitalien noch frei verfügbar. Um die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Bahn nach Kräften zu erhöhen, mußte indessen ein großer Betrag dieses verfügbaren Restbestandes noch aufgewendet werden.

Am 29. Februar 1880 war es, als die frohe Botschaft ganz Europa durchdrang: „der Gotthardtunnel ist durchbrochen". Tief im dunkeln Bergesinnern ward unter dem Zeugnis der nun heller schimmernden Lampe der langersehnte erste Freundschaftsbund geschlossen. Auge in Auge stand man sich gegenüber, glücklich an dem Ziele, dem man gemeinsam entgegengestrebt; tief bewegt von der Bedeutung des Momentes drückte man sich innigst die Freundeshand; Strahlen der Freude wie Thränen der Rührung spiegelten die Tiefe der seelischen Empfindung reichlich wieder.

Der Kaiser von Deutschland, der König von Italien, der Großherzog von Baden, Fürst Bismarck und andere hohe Persönlichkeiten gaben gegenüber dem Schweizer Bundesrat ihrer aufrichtigen Freude über das wichtige Ereignis einen lebhaften Ausdruck.

Am 24. Dezember 1881 durchfuhr die erste Lokomotive schüchtern die dunkle Tunnelröhre. Mit dem 1. Juni 1882 war die Gotthardbahn in ihrer Gesamtheit dem internationalen Verkehr übergeben.

Am 21. bis 25. Mai 1882 begingen die drei durch den Gotthard enger verbundenen Nationen, Deutsche, Schweizer und Italiener, gemeinsam die große Eröffnungsfeier[1]. Deutsche wie Italiener wurden auf schweizerischem Boden zu Luzern gastlich empfangen; Deutsche wie Schweizer fanden im blühenden Mailand offene Herzen und warme Begeisterung. Evviva Germania, evviva la Svizzera, evviva, evviva bildete den Grundton der zahlreichen und herzlichen Begrüßungen.

Es war ein Verbrüderungsfest und ein Freudenfest, ein kleiner Völkerfrühling im wahrsten Sinne des Wortes. Die Vertreter der verschiedenen Nationen sind nach Hause gegangen mit dem tiefen und innersten Bewußtsein, daß durch den Gotthard den Völkern Europas in Zukunft neue hohe und edle Ziele gesteckt sind im Sinne eines vereinigten, gemeinsamen Schaffens auf dem Felde der Arbeit und des fruchtbringenden Verkehrs. Die Einweihung der Gotthardbahn bedeutet den Eintritt in eine neue Ära im Verkehrsleben der Völker.

Zum Schlusse können wir nicht umhin, auch der Männer ehrend zu gedenken, welche für die Lösung der Gotthardfrage die Fahne mutig vorangetragen und dieselbe in Sturm und Not hochgehalten haben. Die Namen der Herren Dr. Alfred Escher, Direktor J. Zingg, Nationalrat Feer-Herzog, Bundesrat Welti und andere mehr sind mit der Gotthardfrage dauernd verbunden. Sie haben das dürre Holz hergetragen zu dem Feuer, das nie recht brennen wollte. Als die schwere Krise hereinbrach und jahrelang wie ein Alp auf dem Unternehmen lastete, da sind diese Männer es gewesen, welche mit edler Standhaftigkeit bis zur letzten Stunde auf ihrem Posten verharrten und die Sache zu einem guten Ende führten. Wir bewundern nicht

---

[1] Ausführlicher Bericht über die Eröffnungsfeier in der Zeitschrift eines deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1882, S. 575 ff.

die rein technischen Leistungen der Gotthardunternehmung; die moderne Technik kann noch mehr leisten. Dagegen bewundern wir in erster Linie die Kraft und Ausdauer aller derer, welche das große Werk einzuleiten und es zu vollenden hatten, und in zweiter Linie das damals weit gediehene Verständnis für die wahren Aufgaben der Zeit und die weitgehende Opferfreudigkeit der Staaten, denen der Gotthard zu dienen berufen war.

III.

Stellung und Aufgabe der Gotthardbahn und allgemeine Verkehrsverhältnisse.

Im wirtschaftlichen Verkehre der Völker Europas hat der massive langgestreckte Grenzwall der Alpen durch Jahrhunderte hindurch den Güterumlauf zum einen Teil ganz verhindert, zum andern Teil in kostspielige und zeitraubende Bahnen gezwängt. Um auf der denkbar kürzesten Linie vom cisalpinen Europa aus nicht nur Italien, sondern überhaupt das Mittelmeer zu erreichen, galt es, diesen Grenzwall an möglichst vielen Punkten zu durchstechen, bezw. die Stellen tiefer Einsenkung des Gebirges zu überschienen. Ersteres ist geschehen beim Mont Cenis, letzteres bei Semmering und Brenner. Der Mont Cenis mündet nach dem Westen und Südwesten Europas, der Semmering nach dem Osten und Nordosten, der Brenner desgleichen in der Hauptsache nach nordöstlichem und nur zum Teil nach dem central-nördlichen Gebiete Europas. Es entbehrten das eigentliche Centrum und der ausgedehnte Nordwesten Europas bis vor kurzem einer direkten Zufahrtslinie nach Italien und dem Mittelmeer. Die heute fertige Gotthardbahn füllt die Lücke aus, welche bisher zwischen Mont Cenis und Brenner existierte; sie ist die vierte in der Reihe jener großen und wichtigen Zufahrtslinien aus dem Innern Europas nach Italien und dem Mittelmeer.

Ist die Aufgabe der Gotthardbahn damit im allgemeinen gekennzeichnet, so ergiebt sich als ihre Aufgabe im einzelnen ein Dreifaches:

1. ist die Gotthardbahn eine Bahn im Dienste des großen Weltverkehrs;
2. vermittelt sie den italienisch-nordeuropäischen bezw. cisalpinen Handel;
3. dient sie dem internen oder Lokalverkehr.

Die Erbauung der Gotthardbahn war nur die folgerichtige Durchführung eines noch bedeutsameren Gedankens, der Verbindung von Europa und Asien mittelst des Suezkanals. Solange diese centrale Alpenbahn fehlte, stießen die Schiffe, welche durch den Suezkanal und das Mittelmeer fuhren, in ihrem natürlichsten Zielpunkte, im Hafen von Genua, auf verschlossene Thüren; das vorliegende Alpengebirge machte Genua zu einer Sackstation im Weltverkehr, zu einem Verkehrspunkte von bloß beschränkt lokaler Bedeutung. Die Gotthard-

bahn hat dieses massive Thor gesprengt. Geographisch genommen bildet sie die direkte und unmittelbarste Fortsetzung, das eigentliche Schlußglied der Welthandelslinie vom Orient nach dem Innern Europas.

Genua soll wieder aufblühen und mit seinen Rivalen, Triest und Marseille, erfolgreich zu Felde ziehen. Italien soll wiederum in den Mittelpunkt des großen Weltverkehrs gestellt werden. Dies ist die eine Seite der Aufgabe der Gotthardbahn.

Die Gotthardbahn soll aber nicht bloß die wirtschaftlichen Bande zwischen Europa und den übrigen Weltteilen fester knüpfen, sondern auch innerhalb Europas neue Beziehungen anbahnen zwischen Italien und den nördlich der Alpen gelegenen Ländern. Wie dringend es not that, für die letzteren Beziehungen noch eine vierte Alpenbahn zu schaffen, das zeigen am besten die Zahlen für die Entfernungen der früheren Alpenbahnen voneinander.

Zwischen der Küstenlinie, die sich von Genua nach Toulon hinzieht, sagen wir, zwischen Nizza und dem Mont Cenis besteht eine Entfernung von 160 km
zwischen dem Semmering und dem Brenner eine solche = 330 =
= = Mont Cenis = = = = = = 420 =
oder längs der ziemlich gewundenen Alpenkette gemessen sogar eine solche = 480 =[1]

Es war also gerade das Zwischenstück zwischen Mont Cenis und Brenner das weitaus größte bahnlose Gebiet der ganzen langgestreckten Alpenkette, was für Italien um so verhängnisvoller ward, als dieses bahnlose Stück sich seiner ganzen Ausdehnung nach an Oberitalien anlehnt. Es ist daher auch nicht zu verwundern, wenn trotz Mont Cenis und trotz Brennerbahn die nördlich der Alpen gelegenen Länder zum großen Teil Italien nach wie vor wirtschaftlich durchaus fremd blieben.

In dritter Linie ist die Gotthardbahn auch von nicht unerheblichem lokalem Interesse. Sie durchzieht die Schweizerkantone Schwyz, Uri und Tessin. Sie ist das einzige moderne Verkehrsmittel dieser drei Kantone und hat daher einen nicht unerheblichen Lokalverkehr. Diese Thatsache werden wir bei unseren späteren Berechnungen wohl zu berücksichtigen haben.

Wir haben demnach bei der Gotthardbahn alle Stufen und Variationen des verkehrswirtschaftlichen Getriebes vertreten; sie dient dem Verkehr von Dorf zu Dorf, von Land zu Land, von Weltteil zu Weltteil; sie spannt ihre weitfassenden Flügel gleichsam über die gesamte menschliche Wirtschaft. Weil aber dies der Fall ist, müssen wir die Gesamtaufgabe der Gotthardbahn auch von einem allgemeineren und ungleich höheren Gesichtspunkte aus zu beurteilen wissen, als wie es die Mehrzahl der übrigen heutigen Verkehrslinien erfordern mag. Weil in neue, für Centraleuropa bis dahin zu einem guten Teil verborgene Gebiete führend, hat die Gotthardbahn den

[1] Die Gotthardbahn in kommerzieller Beziehung. Gutachten S. 7.

unabläſſig ſchaffenden Prinzipe der internationalen Arbeitsteilung neue Pfade gewieſen und derſelben neue Thore geöffnet und damit auch der geſamten menſchlichen Kultur die Wege zu höheren Bahnen und zu höheren Zielen geebnet.

Wie der Wanderer, der mit unendlicher Mühe einen hohen Berg erſtiegen, für ſeine Arbeit einen reichlichen Lohn findet in dem geiſtigen Genuſſe der ſich darbietenden nahen und fernen Rundſicht, ſo eröffnet uns auch die Gotthardbahn, in der wir uns eine ungezählte Menge ſolcher Einzelleiſtungen verkörpert denken, eine neue und großartige Perſpektive auf dem Gebiete des materiellen Lebens. Dieſer Geſichtspunkt ſoll leitend ſein für alle unſere ſpäteren Betrachtungen.

Das Verkehrsgebiet der Gotthardbahn geographiſch.

Wir ziehen nunmehr den Geſichtskreis unſerer Betrachtungen etwas enger und fragen etwas genauer nach der Größe und der Beſchaffenheit des cisalpinen Verkehrsgebietes der Gotthardbahn, ſpeciell mit Rückſicht auf die cisalpiniſch-italieniſchen Verkehrsbeziehungen.

Um dieſe Frage überhaupt beantworten zu können, müſſen wir uns an Stelle der zahlreichen Verkehrspunkte Italiens einen einzigen ideellen Mittelpunkt konſtruieren, in welchem die Geſamtverkehrsintereſſen Italiens harmoniſch zuſammenfließen.

Die vom italieniſchen Miniſterium im Jahre 1865 zur Prüfung der Alpenbahnfrage eingeſetzte Kommiſſion wählte hierzu einen Punkt öſtlich von Spezia[1].

Mit Bezug auf dieſen Punkt ließ ſich nun vom Nordrand der Alpen bis an die Nordküſte Europas eine Linie berechnen und konſtruieren, welche diejenigen Punkte miteinander verband, die bei Vorhandenſein der alten Verkehrsrouten über Mont Cenis und Brenner nach dieſem italieniſchen Mittelpunkt die höchſten Frachtkoſten (ſei es nun über Brenner oder Mont Cenis) zu zahlen hatten.

Wo ging dieſe Linie durch? Sie nahm ihren Ausgangspunkt am Zugerſee, ging bei Waldshut über den Rhein, durchſchnitt den Rhein wiederum ſüdlich von Straßburg und verfolgte dann auf der linksrheiniſchen Seite 40—100 km vom Rheinufer entfernt die Richtung dieſes Stromes bis zur Nordſee.

Unter der Vorausſetzung, daß alle natürlichen, wirtſchaftlichen und kulturellen Verhältniſſe in dem geſamten cisalpinen Gebiet durchweg die gleichen ſeien, mußte nun offenbar die zwiſchen Mont Cenis und Brenner zu bauende Alpenbahn nach dem Austritt aus dem Alpentunnel genau in dieſe Linie einmünden, ſollte ſie mit dem denkbar größten volkswirtſchaftlichen Nutzeffekt zukünftig zu arbeiten in der Lage ſein.

---

[1] Nuovi Studi Commerciali e Technici per la Scelta del Passaggio attraverso le Alpi Elvetiche etc. Torino 1865. Franzöſiſche Überſetzung: Les Projets de Chemins de Fer par les Alpes Helvétiques. Zurich 1869.

Indem die Gotthardbahn genau in diese wichtige Linie einmündet, zeigt sich, daß sie an den günstigsten Punkt der Alpen gelegt worden ist. Es ist dies um so mehr der Fall, als gerade in der Richtung dieser Tarifmittellinie die reichen Naturschätze des europäischen Nordens gelegen sind und in derselben Richtung auch die bedeutendsten Industrie-, Handels- und Verkehrscentren sich kettenartig aneinanderreihen. Tarifmittellinie und ökonomische Schwerlinie decken sich hier in auffallender Weise, und diese Thatsache läßt uns die Chancen als einer großen Verkehrsentwickelung der Gotthardbahn sehr günstig erscheinen[1].

Links und rechts von dieser oben näher bezeichneten Linie finden wir nun die Gotthardverkehrsgebiete in weiter Ausdehnung gelagert. Das Gesamtgebiet ist umschlossen von zwei mächtigen Schenkeln, welche vom Nordrand der Alpen bis an die Nordküste Europas verlaufen.

Der westliche Schenkel nimmt seinen Ursprung am Neuenburgersee, geht zwischen Belfort und Besançon durch, ferner zwischen Metz und Reims und verläuft nach Boulogne am Kanal; der östliche Schenkel entspringt in Lindau am Bodensee, geht westlich an Ulm vorbei nach Aschaffenburg, Leinefelde, Ülzen und Lübeck an der Ostsee.

Speciell für Mailand ist dagegen das Verkehrsgebiet begreiflicherweise ungleich größer. Hier divergieren die Schenkel nach Norden vielmehr auseinander. Der westliche Schenkel verläuft über Dijon, südlich von Paris vorbei nach Granville am Atlantischen Ocean; der östliche Schenkel geht vom Bodensee über Augsburg, Hof, westlich von Berlin vorbei und weiter.

Für Mailand ist das Gotthard-Verkehrs-Gebiet ein mächtiges rechtwinkliges, allerdings sehr ungleichschenkliges Dreieck. Die Spitze dieses rechten Winkels liegt an der Mündung des Gotthardtunnels, die Hypotenuse wird gebildet durch die Küstenlinie von ganz Nordwest- und einem Teil von Nordeuropa; die beiden Katheten werden repräsentiert durch die beschriebenen Schenkel.

Mit Bezug auf Italien als Ganzes bezw. mit Bezug auf jenen ideellen Mittelpunkt gehören zum Verkehrsgebiet des Gotthard:

1. Die Schweiz, mit Ausnahme einiger Kantone der Westschweiz.
2. Die äußerste Nordwestecke von Österreich.
3. Ganz West-, Nordwest-, ein großer Teil von Süd- und auch ein Teil von Centraldeutschland.
4. Ein Teil von Dänemark.
5. Ganz Belgien und Holland.
6. Ein Teil von England.

---

[1] Diese äußerst glückliche Mittellage der Gotthardbahn ist offenbar sehr fatal für die Simplonfrage und überhaupt für jedes zukünftige Alpenbahnprojekt. Diese neu zu bauenden Alpenbahnen stoßen mit ihrer Wirkungssphäre immer viel zu rasch auf dasjenige des unbequemen Nachbars, des Gotthard. Die Gotthardbahn hat durch ihre vortreffliche Lage ihren einst so gefährlichen Konkurrenten das Leben bis zur Stunde äußerst sauer gemacht.

7. Ein bedeutender Streifen von Oſt-, Nordoſt- und Nord-Frankreich.

Das Verkehrsgebiet der Gotthardbahn, ökonomiſch.

Das Sammelgebiet für den Güterzufluß nach dem Gotthardtunnel iſt demnach ein ungeheueres. Die bloße Größe des Verkehrsgebietes an ſich ſagt uns aber eigentlich gar nichts, wollen wir uns über die Zukunft der Gotthardbahn einigermaßen Rechenſchaft geben. Viel wichtiger iſt noch die Frage nach der ökonomiſchen Verfaſſung dieſer Verkehrsgebiete und insbeſondere nach dem diesbezüglichen Verhalten der beidſeitigen Verkehrsgebiete zueinander.

Haben wir es mit wirtſchaftlich heterogenen Gebieten zu thun, mit Gebieten, die einander gegenſeitig ergänzen, fördern und befruchten können; oder ſind es Gebiete, die in ihrer geſamten Wirtſchaftsweiſe eine gewiſſe Übereinſtimmung oder gar völlige Gleichartigkeit aufweiſen, derart, daß zwingende Gründe für einen lebhaften und dauernden Tauſchverkehr überhaupt nicht vorliegen?

Sind die ſchaffenden Faktoren jeder Wirtſchaft, Natur, Arbeit und Kapital, in beiden Verkehrsgebieten im ſelben Maße und in derſelben Richtung thätig oder begegnen wir in dieſer Beziehung nicht ſchroffen Gegenſätzen, welche uns das beiderſeitige wirtſchaftliche Leben in durchaus verſchiedenen Bildern vor Augen führen?

Was das Produktionselement der Natur anbetrifft, ſo iſt zu bemerken, daß wir es beim transalpiniſchen Verkehrsgebiete mit einer durchaus ſüdlichen, ſchon ſubtropiſchen Natur, mit einem milden, warmen Klima, mit einem im allgemeinen guten und fruchtbaren Boden und daher mit einer üppigen, äußerſt vielſeitigen und bilderreichen Vegetation zu thun haben; es iſt ja

> Das Land, wo die Citronen blüh'n,
> Im dunkeln Laub die Goldorangen glüh'n,
> Ein ſanfter Wind vom blauen Himmel weht,
> Die Myrthe ſtill und hoch der Lorbeer ſteht.

Im cisalpinen Verkehrsgebiet aber begegnen wir ſchon ſehr gemäßigten und ſogar nördlichen Ländern, mit einem ſchon kälteren Klima und daher einer ausgeſprochenen Armut an Naturprodukten. Dort finden wir die Kultur der Seide, des Ölbaumes, des üppigen bäumeerkletternden Weinſtockes, des Reiſes, des Maiſes, der verſchiedenſten Südfrüchte, Orangen, Citronen, Feigen, Mandeln, Kaſtanien, Edelobſt, Nüſſe aller Art; wir finden die Kultur der Handelsgewächſe, der Gemüſe und Blumen; wir finden eine große Geflügelhaltung und eine bedeutende Eierproduktion, desgleichen auch die Produktion von Fettvieh ꝛc. ꝛc. — Hier ſind alle dieſe Produkte zum Teil gar nicht vorhanden, zum Teil nur in unzureichendem Maße, während andererſeits mit ſtets zunehmendem Wohlſtand und ſich hebender Kultur der Bedarf gerade an dieſen Produkten von Jahr zu Jahr ſteigt Die naturgemäße Folge dieſer Lage der Dinge muß ſein ein lebhafter

Strom von Agrarprodukten aus dem südlichen Verkehrsgebiet nach den cisalpinen Ländern.

Die durchaus verschieden geartete Landwirtschaft der beidseitigen Gebiete wird zu einer unversieglichen und unzerstörbaren reichen Quelle für den Verkehr der Gotthardbahn.

Wenn die Natur es ist, welche die beidseitige Landwirtschaft zu einer sehr verschiedenen gestaltet, so thun es Natur, Kapital und Arbeit zusammen nicht minder auch auf dem Gebiete von Gewerbe und Industrie. Was das Produktionselement der Natur anbetrifft, so fehlt es im transalpinen Gebiet vor allem an den wichtigsten Roh- und Hülfsstoffen, den unentbehrlichen Grundlagen jeglicher industrieller Regungen, nämlich an Kohle und Eisen. Die Wasserkraft kann nur in beschränktem Grade die Stelle der Kohle vertreten. Der italienische Arbeiter muß erst zum Industriearbeiter erzogen werden; seinem zwar geringen Lohn entspricht, solange er zu Haus arbeitet, eine geringe Leistung. Die überreiche Natur drückt direkt auch schädigend auf die Arbeitskraft; die Milde des Klimas lähmt die Energie der Lebens- und Kraftäußerung. Auch die geistige Ausstattung und Intelligenz des italienischen Arbeiters läßt viel zu wünschen übrig. Bei der Rekrutenaushebung vom Jahre 1888 waren nicht weniger wie 42,98 Prozent[1], die weder lesen noch schreiben konnten. Das südliche Verkehrsgebiet ist das Land chronischer Geldarmut und eines unveränderlich hohen Zinsfußes. All diese Faktoren (von zahlreichen anderen Momenten abgesehen) lasten schwer auf Italiens Gewerbthätigkeit.

Diesseits der Alpen aber finden wir in all diesen Beziehungen gerade das Entgegengesetzte, und die Folge davon wird sein ein lebhafter Strom von Roh- und Hülfsstoffen und der verschiedenartigsten Industrieprodukte vom Norden nach dem Süden, dem seitens Italiens allerdings ein schwacher Gegenstrom entgegenkommen wird, zwar nur bezüglich gewisser Specialitäten, wie Schwefel, Marmor, Korallen, diverse Kunsterzeugnisse ꝛc. Immerhin kann man nicht leugnen, daß der Warenstrom vom Norden nach dem Süden in der noch wenig entwickelten und schwankenden Aufnahmefähigkeit des italienischen Marktes wiederum eine relativ nahe Grenze hat.

Unsere beiden Verkehrsgebiete zeigen demnach thatsächlich in jeder Beziehung ein sehr extremes Verhalten. Sie sind im hohen Maße dazu angethan, einander dienstfertig und behülflich zu sein; sie sind notwendig aufeinander angewiesen. Durch das Mittelglied eines schlanken Verkehrs auf das engste miteinander verbunden, bilden sie so recht ein einheitliches, großes wirtschaftliches Ganzes.

Tarifverhältnisse.

Soll aber all dieser Verkehr wirklich in Fluß kommen, so muß noch eine weitere Bedingung erfüllt werden. Die Gotthardbahn muß

[1] Leipziger Tageblatt, 19. November 1890.

mit einer richtigen Tarifpolitik dieſen Verkehr erſt mobil zu machen in der Lage ſein. Innerhalb des Rahmens der Beſprechung der allgemeinen Verkehrsverhältniſſe ſei hier diesbezüglich nur ein einziger allgemein prinzipieller Punkt erwähnt. Die Gotthardbahn iſt eine Bergbahn par excellence und kann als ſolche nicht die wünſchbar niedrigſten Tarife gewähren. Auf der Nordſeite des Gotthard ſteigt die Bahn von Erſtfeld bis zum Kulminationspunkt, d. h. bis zur Mitte des Gotthardtunnel auf der kurzen Strecke von 35 Kilometer von 475 Meter auf 1154 Meter, überwindet alſo ein Steigungsmoment von 679 Meter unter wiederholter Anwendung der Maximalſteigung von 26 ‰.

Auf der Südſeite des Gotthard fällt die Bahn noch viel ſtärker, nämlich von Airolo bis Bodio auf der kurzen Strecke von 39 Kilometer von 1145 Meter auf 333 Meter, alſo um 812 Meter; ebenfalls unter häufiger Anwendung von 26 ‰ Steigung[1].

In Anbetracht dieſer enormen Steigungen geſtattet denn auch der internationale Gotthard-Vertrag vom 15. Oktober 1869 der Geſellſchaft für Strecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber ſowohl für Reiſende wie für Frachtgüter Taxzuſchläge bis zu 50 Prozent zu erheben.

Vermutlicher Ertrag und Rendite.

Zum Schluſſe unſerer allgemeinen orientierenden Erörterungen ſei hier noch erwähnt, wie man vor Eröffnung der Gotthardbahn über Verkehrsumfang und Rentabilität der Bahn gedacht und gerechnet hat.

Im Jahre 1864 veranſchlagten die kommerziellen Experten, die Herren G. Koller, W. Schmidlin und G. Stoll den Perſonenverkehr, bezogen auf die Geſamtlänge des Netzes von 263 Kilometer, auf 180 000 Perſonen. Die internationale Konferenz vom Jahre 1869 erhöhte dieſen Anſatz auf 200 000 Perſonen und berechnete einen daherigen Bruttoertrag von 16 000 Francs pro Kilometer. Der Güterverkehr wurde von den kommerziellen Experten veranſchlagt auf 270 000 Tonnen (exkluſive Viehtransport). Die Konferenz erhöhte ihn auf 400 000 Tonnen (Viehverkehr inbegriffen) und berechnete den daherigen Bruttoertrag auf 32 000 Francs pro Kilometer.

Der Geſamtbruttoertrag wurde von der internationalen Gotthardkonferenz veranſchlagt auf 48 000 Francs und der Nettoertrag auf 24 000 Francs pro Kilometer.

Ein im Jahre 1876 vom Schweizer Bundesrat eingeholtes Expertengutachten betreffend Verkehr und Einnahme der Gotthardbahn, verfaßt von den Herren Dr. E. Eſcher und G. Stoll, veranſchlagte mit Bezug auf die Stammlinie Immenſee-Pino (174 Kilometer) die Reiſendenfrequenz auf 260 000 Perſonen und den daherigen Bruttoertrag auf 18 200 Francs, die Tonnenzahl auf 520 000 mit

[1] Dr. Wanner, Rückblick u. ſ. w. S. 19.

einem kilometrischen Bruttoertrage von 45 000 Francs, somit die Gesamtbrutto-Einnahme pro Kilometer auf 63 200 Francs. Für das ganze Netz der Gotthardbahn von 265,2 Kilometer ward ein kilometrischer Bruttoertrag von 52 000 Francs herausgerechnet[1].

Thatsächliche Entwickelung der Dinge seit Eröffnung der Gotthardbahn.

IV.

Der Personenverkehr über den Gotthard.

Bevor wir die thatsächliche Entwickelung des Personenverkehrs im einzelnen ins Auge fassen, erfordert die specielle Eigenart und Vielseitigkeit desselben einige Bemerkungen allgemeiner Art zur Orientierung.

Bereits ein kurzer Blick sowohl auf die geographische wie die orographische Lage der Gotthardbahn zeigt, daß alle Vorbedingungen für einen lebhaften Personenverkehr hier in denkbar günstigster Weise vorhanden sind.

Vier Hauptbedingungen insbesondere mußten erfüllt sein, damit sich ein wirklich großer Personenverkehr auf der Gotthardbahn entwickeln konnte. Die Gotthardbahn mußte:

Erstens Gebiete miteinander verbinden, die gegenseitig in innigem kommerziellem Verkehre stehen oder bei denen doch die Grundlagen für das Entstehen eines solchen auf das beste gegeben sind.

Zweitens mußten es Gebiete sein, in denen sowohl Klima, sanitäre Verhältnisse des Landes, örtliche Lage, besonders hervorstechende landschaftliche Schönheiten, eigenartige fesselnde Naturreize, wie auch die gesamte Physiognomie der organischen Lebwelt, das gesamte Kulturell der einzelnen Menschen wie der ganzen Gesellschaft, so scharfe Extreme zeigen und so total anders geartet sind, daß ein lebhafter Fremden- und Touristenverkehr geweckt wird, daß in dem einen Verkehrsgebiet das Streben mächtig rege wird, die fremden und reizenden Dinge im anderen Verkehrsgebiet zu sehen, zu genießen und zu studieren.

Drittens mußte die Bahn selbst auf ihrer Fahrt durch Gegenden führen, die sich auszeichnen durch eine große und erhabene Natur, deren Anblick das Auge des Reisenden erfreut, deren Mannigfaltigkeit und Schönheit ihm unerschöpflichen Stoff bietet zu beständiger Unterhaltung, ja selbst zu tieferer geistiger Anregung und Belehrung.

Viertens mußte die Bahn *als solche* sich auszeichnen durch einen möglichst kühnen und großartigen Bau in rein technischer Hin-

---

[1] Gutachten betreffend Verkehr und Einnahmen der Gotthardbahn, Bern 1876, S. 7. Ferner: Zur Frage der Bruttoeinnahmen des Unternehmens. Luzern 1878.

sicht, durch einen Bau, der die Neugierde des Reisenden ums Mehrfache steigert und das Interesse desselben für immer fesselt, derart, daß er sich stets mit Vorliebe dieser Route zuwendet, obschon ihm auch andere Wege zur Erreichung seines Reisezieles zur Verfügung ständen.

Diese sehr wichtigen vier Bedingungen nun finden bei der Gotthardbahn in weitestgehendem Maße ihre Erfüllung.

Für rege kommerzielle Beziehungen sind die nötigen Voraussetzungen, wie wir schon früher festgestellt haben, in umfassender Weise gegeben. Der kommerzielle Reisendenverkehr muß nicht bloß nach und von Italien, sondern auch über Italien hinweg nach der Levante und dem Orient ein bedeutender werden.

Infolge davon, daß die unter zweitens angeführten Bedingungen in hervorragendstem Maße sich vorfinden, bildet Italien schon seit Menschenaltern ein Hauptziel der gesamten vornehmen und gelehrten europäischen Reisewelt. Italien übte von jeher auf große wie auf kleine Geister der Zeit eine wunderbare mächtige Anziehungskraft, und erst in jüngster Zeit droht dieser Anziehungskraft anderwärts eine leichte Konkurrenz zu erwachsen, es ist der europäische Norden, das Land der Mitternachtssonne. Seit einiger Zeit macht sich eine deutliche Spaltung des europäischen Touristenstromes fühlbar in dem Sinne, daß ein Teil desselben sich der reizumflossenen Alpenwelt und den landschaftlichen Schönheiten Norwegens zuwendet, während allerdings der weitaus größte Teil nach dem lauen Süden, nach dem schönen Italien zieht.

Was den dritten Punkt anbetrifft, so führt die Gotthardbahn durch eine äußerst romantische und interessante Partie der vielgenannten Schweizeralpen. Der Gotthardreisende vermag hiermit den Vergnügen, die eine Reise vom Norden nach dem Süden bietet, auch diejenigen zu verbinden, die mit einer Reise aus der Ebene ins Thal und Gebirge ja immer verknüpft sind. Charakterbilder aus dem Norden und dem Süden, aus Ebene, Thal und Gebirge ziehen in der kurzen Zeit der Fahrt an seinem Auge in ebenso lebhaftem wie buntem Spiel vorüber. Was die Gotthardbahn zum natürlichsten und wohl auch zum dauernden Anziehungspunkt für das europäische Reisepublikum gestaltet, ist speciell die Thatsache, daß sie in geradester Richtung mitten in jenen großen Naturgarten hineinführt, der die oberitalienischen Seen so reizend umkleidet. Wer möchte nach Italien gehen, ohne diesen einzig schönen Garten zu besuchen, und wer möchte diesen Garten besuchen, ohne nicht auch der Gotthardbahn einen kleinen Tribut zu zahlen[1]?

Der vierte Punkt, die technische Ausführung der Bahn, ist für den Reisendenverkehr von ganz besonderer Bedeutung. Der Reisende hat hier die beste Gelegenheit, die enormen Leistungen, welche Wissen-

---

[1] Im Altertum waren die Alpen eine furchtbare Scheidewand zwischen Kulturwelt und Barbarei, jetzt gleichsam der Promenadenplatz von Europa. Roscher, System III 370.

schaft und Technik auf dem Gebiete des Verkehrswesens aufzuweisen haben, einigermaßen zu studieren. Nicht weniger wie 65 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 42 Kilometer (17 Prozent der ganzen Bahnlänge), wovon 12 über 1000 Meter messen, und über 100 größere Brücken haben erstellt werden müssen, um dem Dampfroß durch diese wilden Gebiete den Weg zu bahnen.

Das äußerst glückliche Zusammenwirken dieser drei letzten Momente sichert der Gotthardbahn einen ganz bedeutenden Fremden- und Touristenverkehr.

Es gesellt sich aber hierzu noch ein Drittes. Die Gotthardbahn erhält auch einen bedeutenden Arbeiterverkehr. Jene zahlreichen italienischen Arbeiter, welche im frühen Frühjahr als Maurer, Erdarbeiter, Cementiere, Kastanienbrater 2c. nach dem Norden ziehen und im Spätherbst wieder in ihre Heimat zurückkehren, sie benutzen sämtlich die Gotthardbahn[1].

Der Gotthard-Personenverkehr setzt sich somit aus 3 Elementen zusammen:

1. Aus den rein kommerziellen Reisenden.
2. Aus den Touristen- oder Vergnügungs-Reisenden und Rekonvalescenten.
3. Aus den italienischen Wanderarbeitern.

Aus der vielseitigen Natur dieses Personenverkehrs lassen sich nun auch ohne weiteres Schlüsse ziehen, welche Ansprüche an die Gotthardbahn hinsichtlich ihrer Verkehrseinrichtungen zu stellen sind.

Geschäftsreisende wie Vergnügungsreisende wollen vor allem schnell, wie auch zugleich angenehm reisen; sie verlangen zahlreiche Verbindungen und prompte Anschlüsse.

Der internationale Tourist verlangt noch speciell einen gewissen Komfort in der Ausstattung der Wagen und besondere Annehmlichkeiten beim Reisen. Der italienische Arbeiter wünscht vor allem billig zu reisen, selbst auf Kosten der Schnelligkeit und auf Kosten des Komforts.

Was nun die Schnelligkeit des Reisens anbetrifft, so sei zunächst ein Vergleich derselben mit früher gestattet.

Eine Fahrt von Luzern bis Mailand nahm vor Eröffnung des Gotthardtunnels, aber bei schon Vorhandensein zweier Bruchstücke der Gotthardbahn, nämlich der Teilstrecken Biasca-Bellinzona und Lugano-Chiasso, bei kombinierter Benützung von Dampfschiff, Gotthardpost und Eisenbahn 32 Stunden in Anspruch. Wer in Luzern morgens 10 Uhr wegfuhr, war erst des anderen Tags abends 6 Uhr in Mailand. So noch im Jahre 1881[2].

---

[1] Die periodische oder zeitweilige Auswanderung Italiens ist eine sehr beträchtliche. Sie betrug z. B. im Jahre 1885 = 80164 Personen, während die dauernde Auswanderung nur 77029 Personen betrug. Von ersteren gingen 33438 nach Frankreich, 16962 nach Österreich, 10744 nach Ungarn, 4583 nach der Schweiz, 4532 nach Deutschland. Siehe Jahresberichte der K. K ungarischen Konsulatsbehörden 1887: Bericht aus Genua S. 722.

[2] Deutsches Reichskursbuch vom Jahre 1881, S. 660—667.

Wer aber ein Jahr später, im Jahre 1882, also nach Eröffnung des Gotthardtunnels, in Luzern um 10 Uhr wegfuhr, der war schon des gleichen Tages abends 7^{41} in Mailand, also in $9^1/_2$ Stunden. Der Reisende ersparte im Vergleich zu früher 22,5 Stunden, also nahezu einen ganzen Tag. Im Jahre 1890 brauchte der Reisende mit dem internationalen Expreßzug sogar nur 8 Stunden Reisezeit, d. h. er ersparte sich auf der relativ kurzen Fahrstrecke von nur 284 Kilometer genau einen vollen Tag. — Daß diese Zeitersparnis von 24 Stunden für einen Geschäftsmann in der Mehrzahl der Fälle viel mehr zu bedeuten hat als die damit parallelgehende finanzielle Ersparnis von etwa 15 Francs, braucht keines weiteren Beweises.

Die Fahrzeiten von Luzern nach Mailand stellten sich im Jahre 1881 über den Brenner auf 33, via Mont-Cenis auf 27 Stunden. Die Fahrzeit für eine Reise aus der Centralschweiz nach Mailand ist also in jeder Beziehung durch die Gotthardbahn auf $^1/_3$ und mit dem Expreßzug sogar auf $^1/_4$ der früheren Fahrzeit reduziert worden.

Für die Verkehrsrelation Straßburg-Mailand ergiebt sich eine Herabminderung der Fahrzeit von 30,5 Stunden auf 15 Stunden, für Frankfurt-Mailand von 34 Stunden auf 20 Stunden, für Köln-Mailand von 38 Stunden auf 23 Stunden.

Nach den auf der Fahrplankonferenz vom 15./16. Januar 1890 in Rom getroffenen Vereinbarungen gestalteten sich für die Sommersaison 1890 die Verbindungen zwischen Rom und den cisalpinen Städten folgendermaßen:

Abfahrt in Rom	über Florenz	um	8^{25}	vormittags
Ankunft =	Mailand	=	10	nachmittags
= =	Basel	=	8^{45}	vormittags
= =	Paris	=	6	nachmittags
= =	Frankfurt	=	3^{35}	=
= =	Köln	=	7^{20}	=
= =	Brüssel	=	7^{26}	=
= =	London	=	5^{45}	=

des folgenden Tages[1].

Die Fahrzeit von Rom nach Paris via Gotthard dauert somit $33^1/_2$ Stunden, d. h. in derselben Zeit, während welcher man früher vor Eröffnung der Gotthardbahn von Luzern nach Mailand fuhr, fährt man heute die große Strecke von Rom nach Paris.

Die Fahrzeit von Rom nach Brüssel betrug in der Sommersaison 1890 35 Stunden; sie war genau so groß wie diejenige von Wien nach Paris, welche ebenfalls 35 Stunden beträgt (über Basel). Die Fahrzeit von Berlin nach Paris beträgt je nach der Natur der Züge 24—26 Stunden (über Köln).

Für die Städte der Centralschweiz, Nordschweiz und alle Städte der ausgedehnten Rheinlinie beträgt die durch die Gotthardbahn

---

[1] Geschäftsbericht der Gotthardbahn für 1889, S. 24.

herbeigeführte Zeitersparnis für eine Reise nach dem Mittelpunkt Oberitaliens 15—20 Stunden. Da indessen einerseits viele Reisende durch den Gotthard fahren, welche nicht aus diesem besonders begünstigten Mittelgebiet herkommen, sondern mehr aus beidseitig peripherisch gelegenen Punkten stammen, für welche die Gotthardbahn ihre zeitersparende Wirkung nur noch schwach geltend macht, und andererseits nicht diese sämtlichen Reisenden nach dem Mittelpunkt Oberitaliens (Mailand), sondern auch nach westlichen und östlichen Punkten reisen, für welche unter Umständen Mont-Cenis und Brenner ebenso günstige oder sogar günstigere Reisezeit-Chancen bieten, so müssen wir die durchschnittlichen Zeitersparnisse pro Gotthardreisenden etwas tiefer herabsetzen. In Anbetracht dessen, daß das Gros der Gotthardreisenden von der Schweiz und dem Rhein kommt und daß die Mehrzahl dieser Reisenden die moralische Hauptstadt und den Haupthandelsplatz Italiens, nämlich Mailand, zum ersten Zielpunkte der Reise hat, so nehmen wir an, die durchschnittliche Zeitersparnis betrage pro Gotthardreisenden gegenüber den früheren Verkehrszuständen 12 Stunden.

Da, wie wir später noch sehen werden, der internationale Reisestrom durch den Gotthard etwa 120 000 Personen beträgt, so beträgt der Gesamt-Zeitgewinn pro Jahr:

120 000 × 12 = 1 440 000 Stunden = 60 000 Tage.

Rechnen wir die Personenreisestunde sehr bescheiden zu nur 70 Pfennig, so erhalten wir eine ökonomische Ersparnis von 1 008 000 Mark. Kapitalisieren wir diesen Betrag zu 4 Prozent, so erhalten wir einen Kapitalstock von 25 300 000 Mark.

Wir müssen uns thatsächlich vom Standpunkt der ökonomischen Bedeutung der Zeitersparnis für den Reisenden in der Gotthardbahn ein Kapital von 25,3 Millionen Mark festgelegt denken, das (freilich unter der bestimmten Voraussetzung, daß die Gotthardbahn nicht in Bälde durch eine Konkurrenzbahn in den Schatten gestellt werde) nun dauernd und regelmäßig seine guten Zinsen trägt.

Durch diese Zeitersparnis von 60 000 Tagen ist eine große Summe von Intelligenz und wertvoller Produktivkräfte, die bis anhin im Eisenbahnwagen oder auf der Post müßig und brach gelegen hat, entfesselt und für die Zwecke wirklich produktiven Schaffens frei geworden.

Die Gotthardbahn hat den internationalen Reiseverkehr aber nicht nur beschleunigt, sie hat demselben auch häufigere Fahrgelegenheiten geboten. Während über die Brennerroute zwischen Italien und Deutschland, bezw. zwischen Rom und Berlin, täglich in jeder Richtung nur ein direkter Zug kursiert, sind es auf der Gotthardbahn deren zwei, und unter Berücksichtigung des internationalen Expreßzuges zwischen Basel und Mailand sind es sogar drei durchgehende Schnellzüge. In jeder Richtung verkehren täglich drei internationale Schnellzüge durch den Gotthard. Diese Einrichtung ist als eine vortreffliche zu bezeichnen; sie wird außerordentlich dazu bei-

tragen, den direkten persönlichen Verkehr zwischen den beidseitigen Ländern zu wecken, zu beleben und ihn dauernd zu festigen[1].

Auch bei der Frage der häufigeren Fahrgelegenheiten spricht volkswirtschaftlich genommen der Faktor der „Ökonomie der Zeit" offenbar gewaltig mit. Daß bei bloß einmaliger Fahrgelegenheit zwischen Deutschland und Italien unter Umständen wiederum nicht bloß 12, sondern nicht selten zweimal 12 Stunden für den Reisenden verloren gehen können, wird ja durch die tägliche Beobachtung und eigene Erfahrung genügend bestätigt.

Um das Reisen bequem und angenehm zu gestalten, sind für den Personenverkehr über den Gotthard bezw. für den Verkehr zwischen den wichtigsten Verkehrspunkten auch direkte, durchgehende Wagen in die Züge eingestellt worden, so zwischen

Zürich—Mailand
Basel—Mailand
Paris—Basel—Mailand
Köln—Mailand
Ostende—Basel—Mailand
Frankfurt—Genua 2c.

Außerdem kursieren Schlafwagen auf der Strecke Ostende—Basel—Mailand. Luxuswagen, Restaurationswagen, Salonwagen 2c. stehen zur Verfügung des vornehmen Reisepublikums und der zahlreichen hohen Herrschaften[2].

Um insbesondere den sommerlichen Touristenverkehr zu erleichtern und noch mehr zu steigern, werden seit Eröffnung der Gotthardbahn internationale Rundreisebillets ausgegeben, welche auf der Hinreise durch den Gotthard, auf der Rückreise durch den Mont-Cenis, über den Brenner oder den Semmering oder auch umgekehrt gebraucht werden können. Dem gleichen Zwecke dienen auch die in jüngster Zeit für sehr große Reisetouren errichteten kombinierbaren Rundreisebillets.

Die Frage nach der durch die Gotthardbahn herbeigeführten Erniedrigung des Fahrpreises haben wir auf den Schluß verspart.

Alle diejenigen Punkte, welche in der Nähe der früher genauer umschriebenen Rheinlinie liegen, haben offenbar die stärkste Ermäßigung des Fahrpreises erfahren müssen, also Punkte wie Zürich, Basel, Straßburg, Mainz, Köln, Lüttich, Brüssel 2c.

Während Zürich im Jahre 1881 unter Benützung der Gotthardpost in 3. Klasse nach Mailand 41,50 Francs an Fahrpreis bezahlte, zahlte es nach Eröffnung des Gotthardtunnels im Jahre 1882 nur 19,90 Francs, also nicht einmal die Hälfte[3] [4] [5].

---

[1] Der Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern 1889 S. 143 (wie übrigens auch frühere Jahresberichte) beklagt die spärlichen und ungünstigen Fahrgelegenheiten über den Brenner im Vergleich zu denjenigen über den Gotthard mit besonderem Nachdruck.

[2] Hierüber näheres in „The St. Gothard Railway. Lucerne 1890".

[3] Die Zahlen sind zusammengestellt nach den Fahrpreistabellen des deutschen Reichskursbuches, Jahrgänge 1881 und 1883.

[4] Die Mehrkosten des Unterhalts eines Reisenden während der früher 24

In welchem Maße für die wichtigsten außerschweizerischen Verkehrspunkte durch die Gotthardbahn eine Ermäßigung des Fahrpreises nach Italien eingetreten ist, darüber giebt nachstehende Tabelle hinreichenden Aufschluß ([3] Seite 24).

(Siehe Tabelle I auf S. 26.)

Mit Bezug auf Mailand stellen sich die Fahrpreise für die Punkte Nürnberg, Leipzig und Berlin nahezu gleich, werde die Reise über den Gotthard oder über den Brenner unternommen. Diese drei Punkte sind als neutral zu betrachten; sie liegen mit Bezug auf den südlichen Verkehrspunkt Mailand an der äußersten Grenze der Wirkungssphäre des Gotthard. München gelangt schon billiger über den Brenner nach Mailand. Mit Bezug auf den westlichen Verkehrspunkt Turin gestaltet sich dagegen auch von Leipzig und Berlin die Fahrt über den Gotthard wesentlich billiger wie diejenige über den Brenner.

Für den Punkt Stuttgart brachte die Gotthardbahn mit Bezug auf Mailand eine Ersparnis von 28 Mark, für Ulm von 25 Mark, für Straßburg von 54 Mark, Frankfurt 30 Mark, Mainz 36 Mark, Köln 34 Mark, im Durchschnitt für die letzteren vier Punkte der Rheinlinie eine Ersparnis von 38,5 Mark. Immerhin ist diese bedeutende Ermäßigung nur dann zu verzeichnen, wenn wir die Preise des Gotthard mit denjenigen des Brenner vergleichen; die Fahrpreise über den Mont-Cenis stellten sich für diese letzteren vier Punkte etwas niedriger, und thatsächlich vollzog sich auch ein erheblicher Teil dieses Verkehrs über den Mont-Cenis; mangels direkter Tarife können wir aber einen Vergleich mit den Preisen der Mont-Cenis-Route nicht durchführen.

Für den Verkehr zwischen den Punkten Verona und Venedig einerseits und den Städten des Rheins andererseits hält sich die Ersparnis nur innerhalb enger Grenzen, für die Städte des Unterrheins beträgt sie 1—6 Mark, für Straßburg dagegen immerhin 25 Mark.

In Erwägung der gleichen Gründe, die wir Seite 191 anläßlich der Geldwertberechnung der Zeitersparnis angeführt haben, werden wir nicht stark fehlgehen, wenn wir die durchschnittliche Fahrpreisersparnis pro Gotthardreisenden mit 17 Mark in Anschlag bringen. Thun wir das, so erhalten wir eine Gesamtersparnis an bloßen Billetkosten von $17 \times 120\,000 = 2\,040\,000$ Mark. Der Geldwert der Fahrpreisermäßigung stellt sich demnach ungefähr doppelt so hoch wie derjenige der Reduzierung der Fahrzeit.

Wenden wir uns nun der Frage zu, wie der Personenverkehr über die Gotthardbahn seit Eröffnung der letzteren sich thatsächlich

---

Stunden länger dauernden Fahrzeit dürfte man freilich noch zu jenen Frcs. 41,50 hinzuaddieren.

[5] (Zu Seite 24.) Nach Sax in Schönbergs Handbuch (2. Aufl.) I 518 haben die Eisenbahnen im großen Durchschnitte die Kosten des Personentransportes um mehr als die Hälfte vermindert im Vergleich zu den alten Verkehrsmitteln. Die mitgeteilten Zahlen entsprechen also genau diesem großen Durchschnitt.

Tabelle I.

Übersicht über den Stand der Fahrpreise von deutschen nach italienischen Städten vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Brenner: schwache Zahlen Jahrgang 1881 vor
Gotthard: fette " " 1883 nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Alles I. Klasse.
Alles in Reichsmark.

	Mailand	Turin	Verona	Venedig	Bologna	Genua	Rom
München . .	65,45 **70,30**	80,35 **79,10**	51,00	62,45	64,15	82,30 **82,00**	107,75 **136,10**
Nürnberg . .	86,35 **85,20**	—	71,90	83,35	—	103,20 **96,90**	—
Leipzig . . .	114,70 **113,10**	129,60 **121,90**	100,25	111,70	113,40	131,55 **124,70**	157,— **178,90**
Berlin . . .	131,10 **127,60**	146,— **136,40**	116,65 **142,70**	128,10 **154,30**	129,80 **149,30**	147,95 **140,70**	173,40 **193,30**
Frankfurt . .	108,55 **78,40**	123,45 **87,20**	94,10 **93,50**	105,55 **105,10**	107,25	125,40 **91,60**	150,85 **142,90**
Köln	128,70 **94,90**	143,60 **103,70**	114,25 **100,10**	125,70 **121,60**	127,40 **116,70**	145,55 **106,60**	171,— **160,70**
Mainz . . .	113,20 **77,80**	128,10	98,75 **93,—**	110,20 **104,50**	111,90	130,05 **89,50**	155,50 **142,30**
Straßburg .	111,20 **57,—**	—	96,75 **72,20**	108,20 **83,70**	109,90 **78,80**	—	—
Stuttgart . .	90,85 **63,20**	—	76,40 **78,40**	87,85 **89,90**	89,55 **85,—**	—	—
Lindau . . .	88,65	—	74,20	85,60	—	105,50	—
Ulm	80,90 **55,90**	—	66,45	77,90	—	—	—
Baden . . .	—	—	90,15 **76,50**	—	—	—	146,90 **127,20**
Dresden . .	**120,30** **127,50**	135,20	105,85	117,30	119,—	137,15 **139,20**	162,60 **193,30**
Salzburg . .	67,30	—	52,85	64,30	66,—	84,15	—
Prag	109,— **105,80**	123,95	94,70	105,55	—	126,10 **117,50**	151,45

gestaltet hat. Alle diesbezüglichen aufklärenden Daten sind in nachstehender Tabelle niedergelegt[1].

(Siehe Tabelle II auf Seite 28.)

Nach den Angaben vorstehender Tabelle lassen sich hinsichtlich der Größe und der Entwickelung der Personenbewegung über den Gotthard drei Perioden unterscheiden:

erstens eine ganz kurze, nur einundeinhalb Jahre dauernde Periode, eine Periode stürmischen Andranges zahlreicher Neugieriger, die die Eröffnung der merkwürdigen Bahn nur mit Ungeduld zu erwarten vermochten;

zweitens eine längere, drei Jahre hindurch anhaltende Periode der Stagnation oder gar des Rückschrittes und

drittens eine Periode abermaligen lebhaften Wiederaufwachens des Reisebedürfnisses und der Reiselust.

Das Jahr 1883 war das erste volle Betriebsjahr der Gotthardbahn; sie war um diese Zeit der besondere Liebling des gesamten reisenden Publikums; daher die auffallend hohe Frequenz von 207 000 Personen schon im ersten Betriebsjahre.

In den Jahren 1884—86 schwebte das gefürchtete Gespenst der Cholera beständig (wenn auch nur vereinzelt) über dem Boden Italiens. Dieser unwillkommene Gast legte der Reiselust des Nordens einen energischen Dämpfer auf. Die Jahre 1884—86 waren aber auch zugleich Jahre tiefer wirtschaftlicher Depression, welche Depression sowohl aus rein materiellen wie moralischen Gründen die Zeit zum Reisen nichts weniger als günstig erscheinen ließ, daher ein Rückgang der jährlichen Personenfrequenz auf 166 000 Personen.

Die Jahre 1887, 88 und 89 aber zeigen wieder ein Aufleben der geschäftlichen Konjunktur; Italien wird sanitärisch wieder in Ordnung gestellt; damit geht Hand in Hand ein rapides Anwachsen der Personenbewegung über den Gotthard. Letztere betrug im Jahre 1889 220 000 Personen; sie war also bedeutend größer als die außergewöhnliche Frequenz des Eröffnungsjahres 1883.

Die besondere Eigenart der vielseitigen Natur des Gotthard-Personenverkehrs bedingt es eben, daß große Schwankungen in diesem Verkehre stets vorkommen werden. Unter den drei Elementen, aus denen er sich zusammensetzt, ist das touristische ein äußerst variables. Die jeweiligen sanitären Zustände, der Verlauf der Jahreswitterung, politische Ereignisse, der Grad des jeweiligen wirtschaftlichen Wohlergehens und andere Dinge mehr beeinflussen sehr die Größe der jährlichen Touristenbewegung nach und aus Italien. Was den letzten dieser vier Punkte anbetrifft, so ist die Gotthardbahn gewissermaßen ein Pulsfühler für die materielle Lage der Zeit. In wirtschaftlich ungünstigen Zeiten wird sich ihr Personenverkehr in viel höherem

[1] Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn 1881—89.

Tabelle II.

Übersicht über die Entwickelung des Personenverkehrs der Gotthardbahn in den Jahren 1882 bis 1889.

(Personen.)

Jahrgang	Totalverkehr		Transitverkehr von und nach Italien	Transitverkehr nach Ländern ausgeschieden					Rundreiseverkehr		Einnahmen aus dem Personenverkehr		jeder Reisende hat durchfahren
	beförderte Personen	der Reisenden, bezogen auf die ganze Länge		deutsche Bahnen	belgisch-holländische Bahnen	englische Bahnen	französische Bahnen	schweizerische Bahnen	international. Rundreiseverkehr	mit kombinierten Rundreisebillets	pro Bahnkilometer	pro Reisender und Kilometer	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
										Anzahl der Coupons	Francs	Centimes	Kilometer
1882	533605	109 166	19 398	3 647	324	665	335	11 895	—	—	9,368	8,58	51,55
1883	1056043	207 055	44 881	5 107	1 132	4 071	2 621	24 818	2 328	—	16,672	8,05	52,51
1884	933479	165 694	37 596	3 965	1 325	3 670	1 800	18 346	4 927	—	12,526	7,56	47,21
1885	983386	169 540	39 100	2 667	742	3 569	2 245	20 606	5 894	—	13,561	8,00	45,86
1886	993980	163 296	43 472	5 077	1 606	2 502	1 766	20 630	8 863	—	12,881	7,89	43,70
1887	1045567	175 595	45 715	4 543	1 525	3 311	2 360	21 704	9 158	3 851	13,935	7,93	44,67
1888	1096819	194 805	53 102	6 070	3 759	4 418	2 633	22 835	10 401	43 675	15,209	7,80	47,24
1889[1]	1188409	220 542	62 648	6 481	2 109	4 848	4 521	23 203	17 161	62 792	17,104	7,76	49,36
				37 557	12 522	27 054	18 281	164 037					
						259 451							
				14,47 %	4,83 %	10,43 %	7,04 %	63,23 %					

[1] Die Betriebsergebnisse der Gotthardbahn für das Jahr 1890 haben bei Ausarbeitung dieser Tabelle noch nicht vorgelegen; wir bedauern, dieselben hier nicht wiedergeben zu können. Die Gesamtpersonenfrequenz ist nach den bisherigen Veröffentlichungen um erhebliches größer als diejenige von 1889.

Grade dem Minimum zuneigen, als es bei irgend einer anderen großen Bahn der Fall ist.

Diese Verhältnisse spiegeln sich getreulich wieder in den wenigen Zahlen, welche in Kolonne 3 unserer Tabelle II enthalten sind.

Die Thatsache aber, daß der Personenverkehr vom Jahre 1887 bis 1889 wieder in raschem Wachstum begriffen ist, läßt uns erkennen, daß, sofern nur keine außergewöhnlich ungünstigen Umstände dazwischen kommen, die Tendenz nach einer großen Entwickelung des Personenverkehrs nach und aus Italien bestimmt vorhanden ist. Es ist diese Erscheinung denn auch tief begründet in der ganzen Kulturentwickelung der neuern Zeit.

Der von der Gotthardbahn als Transit- oder internationaler Verkehr verzeichnete und unter Kolonne 4 eingetragene Personenverkehr bewegt sich fortlaufend in aufsteigender Linie.

An diesem Transitverkehr sind die schweizerischen Bahnen am weitaus stärksten beteiligt, nämlich im Durchschnitt der Jahre 1882 bis 1889 mit . . . . . 63,23 Prozent
die deutschen Bahnen mit . . . . . 14,47 "
die belgisch-holländischen Bahnen mit . . . . . 4,83 "
die englischen Bahnen mit . . . . . 10,43 "
die französischen Bahnen mit . . . . . 7,04 "

Lassen wir aber die Schweiz außer Betracht, so participieren an dem übrig bleibenden nichtschweizerischen Gotthard-Personentransit:

die deutschen Bahnen mit . . . . . 39,36 Prozent
die belgisch-holländischen Bahnen mit . . 13,12 "
die englischen Bahnen mit . . . . . 28,36 "
die französischen Bahnen mit . . . . . 19,16 "

In diesen zahlenmäßigen Angaben über den Gotthard-Personentransit sind indessen nur diejenigen Reisenden inbegriffen, welche, von Stationen deutscher, belgischer, englischer oder französischer Bahnen kommend, mit direktem Billet durch den Gotthard nach Italien und umgekehrt reisen; wir erfahren aber aus diesen Zahlen durchaus nicht, wie viele Deutsche, Engländer ꝛc. überhaupt im Laufe der Jahre durch den Gotthard reisten.

Die große Zahl von Personen, welche mit kombinierten Rundreise-Billets reisen, sind in diesen Angaben über den Transit nicht enthalten. Alle diejenigen außerschweizerischen Reisenden, welche bei einer geplanten Reise nach Italien für einmal nur Billets bis nach der Schweiz nehmen, dort einen kürzeren oder längeren Aufenthalt machen und dann erst von Stationen schweizerischer Bahnen (exklusive Gotthardbahn) aus ein direktes Billet nach Italien lösen, figurieren wohl unter unseren Angaben über den Transit, aber diese Personen sind sämtlich als von schweizerischen Bahnen kommend in die Verkehrsstatistik eingetragen, obschon sie thatsächlich Engländer, Franzosen u. s. w. sind. Weil aber die Zahl dieser letzteren Kategorie von Reisenden angesichts des überraschend entwickelten Fremdenverkehrs der Schweiz eine sehr große ist, so wird es uns durchaus

nicht wundernehmen, wenn die Schweiz am Gotthard-Personentransit mit 63,23 Prozent beteiligt ist. Schließlich aber ist wohl zu beachten, daß alle diejenigen sowohl schweizerischen wie nichtschweizerischen Reisenden, welche, sei es von den schweizerischen, sei es von den heimischen Bahnen aus, nur Billets bis nach Stationen der Gotthardbahn lösen und dann erst von hier weg Billets nach Italien nehmen, in unseren Angaben über den Gesamttransit sowohl wie in denen über die Herkunft der Reisenden gar nicht inbegriffen sind. Bedenken wir, daß im Jahre 1889 von der allerdings wichtigsten, aber immerhin nur 7000 Einwohner zählenden Fremdenstation der Gotthardbahn, Lugano, allein 98 000 Personen mit dort gelöstem Billet die Bahn bestiegen haben, so muß uns gerade dieses letztere Moment als besonders wichtig erscheinen.

Die gleichen Gesichtspunkte fallen auch in Betracht bei Beurteilung des Verkehrs in umgekehrter Richtung.

Da es insbesondere kommerzielle Reisende sind, welche mit direktem Billet nach Italien und umgekehrt reisen, so kann unsere zuletzt angegebene Zahlenreihe nur ein Ausdruck sein dafür, in welchem Verhältnis die außerschweizerischen Länder speciell mit Rücksicht auf diesen rein geschäftlichen Reiseverkehr am Gotthard-Transit beteiligt sind.

Wieviel Personen auf der Reise von und nach Italien im ganzen jährlich die Gotthardbahn benützen, müssen wir auf indirektem Wege zu ermitteln suchen. Eine Fülle von Anhaltspunkten macht es uns möglich, diese internationale Gesamtfrequenz zu ermitteln.

Ganz besonders die statistischen Nachweise der Gotthardbahn über die Frequenz nach Entfernungen, über Frequenz und Einnahmen in den verschiedenen Monaten des Jahres, über die Benützung der verschiedenen Wagenklassen und der daraus fließenden Einnahmen sind es, welche uns die sicheren Grundlagen für eine solche Berechnung zu liefern vermögen. Führen wir diese Berechnungen unter möglichst vielseitiger Kombination dieser verschiedenen Zahlengruppen (Kontrolle) und unter fortgesetzter Vergleichung der Daten mit den Verhältnissen anderer Bahnen durch, so ergiebt sich, daß im Durchschnitt der Jahre 1887—1889 115 000—125 000 Personen auf der Reise von, nach und über Italien jährlich den Gotthard passierten.

Eine vergleichende Betrachtung der starken Schwankungen der Frequenz und der Einnahmen in den verschiedenen Monaten des Jahres ermöglicht uns ferner, annähernd zu ermitteln, wie der regelmäßige in der Hauptsache das ganze Jahr hindurch sich gleichbleibende kommerzielle Verkehr einerseits, der nur zeitweilig und mehr sprungweise sich abwickelnde Vergnügungs- oder Touristenverkehr andrerseits an dieser Personenbewegung beteiligt ist. Zählen wir die italienischen Wanderarbeiter dem kommerziellen Verkehre bei, so ergiebt sich, daß jährlich ca. 60—65 000 Reisende auf den kom-

merziellen Verkehr, ca. 50—55 000 Reisende auf den übrigen Verkehr entfallen[1].

Die europäische Kultur braucht nur noch einen kleinen Ruck nach vorwärts zu thun, die Bedürfnisse brauchen sich nur noch um weniges zu steigern und zu verfeinern, so wird die Gotthardbahn vom Standpunkte des bloßen Personenverkehrs *an sich* betrachtet vorwiegend den Charakter einer internationalen Touristenbahn erhalten. Schon gegenwärtig ist die Entwickelung soweit gediehen, daß das touristische und das kommerzielle Element auf der Gotthardbahn sich nahezu die Wage halten.

Nach den Ergebnissen der statistischen Ermittlungen der Gotthardbahn müssen wir annehmen, daß jährlich wenigstens 50 000 Vergnügungsreisende den Weg über die Gotthardbahn nehmen; angenommen nun, daß ebenso viele Reisende dieser Kategorie auch durch den Mont-Cenis und die Linie Genua—Nizza—Toulon einerseits sowie über den Brenner und Semmering andrerseits gehen, so erhalten wir einen Touristenstrom nach und aus Italien von zusammen 150 000 Personen. Da aber dieselbe Person hierbei wenigstens in 90 Prozent der Fälle zweimal gezählt wird, nämlich einmal für die Hinreise und dann wieder für die Rückreise, so erhalten wir eine wirkliche jährliche Touristenbewegung aus dem Norden Europas nach Italien von etwa 80 000 Personen. Bringen wir die Zahl derjenigen Touristen, welche trotz Bestehens der Gotthardbahn über die verschiedenen Schweizer Alpenpässe, insbesondere über die immer noch frequentierten Bündnerpässe nach Italien ihren Weg nehmen, noch in Anrechnung, so dürfen wir die Gesamtzahl auf 90 000 *Personen* aufrunden.

In der Litteratur wird oft der Meinung Ausdruck gegeben, Italien werde jährlich von vielen Hunderttausenden von Fremden überschwemmt. Es ist dies wirklich eine bloße Meinung. In Wirklichkeit wird nicht einmal die Zahl von 100 000 erreicht, denn unsere Voraussetzung, daß Mont-Cenis und Brenner eine ebenso hohe Frequenz aufweisen wie der Gotthard, trifft wahrscheinlich nicht zu.

In Wirklichkeit bleibt die gegenwärtige Fremden- und Touristenfrequenz Italiens ziemlich sicher *erheblich* unter der Zahl 100 000.

Nach neuesten Berechnungen, die freilich, wenigstens zum Teil, auch nur auf Schätzungen beruhen, beträgt die gegenwärtige jährliche Fremdenfrequenz der Schweiz 268 000 Personen[2].

Die Fremdenfrequenz Italiens beträgt daher nur 35—40 Prozent derjenigen der kleinen Schweiz. Diese Zahlen stimmen vollauf überein mit den praktischen Erfahrungen. Wie viele Hunderte und Tausende reiselustiger und reisefähiger Personen sind in ihrem Leben

---

[1] L. E. *Trommer* rechnete im Jahre 1881 mit Bezug auf die Hauptreisesaison von 100 Tagen eine Frequenz an Vergnügungsreisenden von 80 000 Personen heraus. Diese Zahl war entschieden zu hoch gegriffen; die Frequenz beträgt mit Bezug auf das **ganze Jahr** nur 55 000 Personen. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, 1881, S. 521.

[2] Siehe A. *Furrer*, Volkswirtschaftslexikon der Schweiz, Artikel: Touristen- und Fremdenverkehr, III 311.

nicht schon ein oder gar mehrere Male in der Schweiz gewesen und haben sich aus den schönen Bergen reichen Genuß geholt, während sie es beim besten Willen noch niemals zu einer Reise nach Italien gebracht haben. Italien ist eben immer noch nur für eine Minderheit zugänglich. Eine Reise nach diesem Lande ist in den heißen Monaten, welche allein der Mehrheit zum Reisen zur Verfügung stehen, nicht lockend; in den kühleren Monaten, in denen sie lockend ist, setzt sie bei den Reisenden eine Muße voraus, die als Regel nur der reichstbegüterten Minderheit zur Verfügung steht; so ist es nicht wahrscheinlich, daß eine ähnliche Massen-Touristenbewegung, wie sie sich in neuerer Zeit in steigendem Maße nach der Schweiz entwickelt, auch für Italien eintreten könnte[1]. Von den 268 000 Fremden, die jährlich die Schweiz besuchen, ist nur 55 000 oder nur 20,5 Prozent Gelegenheit geboten, durch den Gotthard weiter nach Italien zu reisen, und bringen wir diejenigen, welche mit den schweizerischen Alpenposten, mit Privatwagen u. s. w. über die verschiedenen Pässe nach Italien weiterreisen, mit 15 000 (was entschieden zu hoch ist) noch in Anschlag, so erhöht sich der Prozentsatz immer nur auf 26,1 Prozent.

In Anbetracht dessen, daß das cisalpine Verkehrsgebiet des Gotthard etwa 46 Millionen Menschen umfaßt, entfiele auf 1673 Personen eine Vergnügungsreise durch den Gotthard (hin und zurück) $(46\,000\,000 : \frac{55\,000}{2} = 1673)$.

Da die gesamte internationale Gotthard-Frequenz jährlich 120 000 Personen beträgt und das cis- und transalpine Verkehrsgebiet zusammen etwa 76 Millionen Menschen zählt, so entfällt durchschnittlich auf 1266 Personen eine Reise nach Italien (gleichgültig, welcher Natur dieselbe sei).

Von 1266 Personen kommt jährlich nur eine einzige in den Fall, eine Reise nach Italien bezw. auf eine Entfernung von durchschnittlich 1200 km machen zu können. Der eigentliche Fernverkehr ist demnach in unserer sonst so belebten Volkswirtschaft thatsächlich noch sehr dürftig entwickelt.

Es mag nicht uninteressant sein, die Größe dieser Personenbewegung über den Gotthard zu vergleichen mit derjenigen an einem anderen wichtigen Punkte im Weltverkehr, nämlich derjenigen zwischen Calais und Dover, bezw. zwischen Frankreich und England. Im Jahre 1886 wurden für diese Verkehrsrelation 216 000, im Jahre 1887 = 236 000 Reisende ermittelt[2].

In Berücksichtigung dessen, daß die Personenbewegung zwischen Calais und Dover in viel geringerem Grade den Charakter eines wirklichen Fernverkehrs an sich trägt, als es beim Gotthard der Fall ist, dürfte der Personenverkehr zwischen Calais und Dover denjenigen über den Gotthard nur um etwa 50 Prozent übertreffen.

---

[1] Wohl zu beachten ist auch die Thatsache, daß das Fehlen der Kenntnis der italienischen Sprache sehr viele Reisende diesseits der Alpen zurückhält!

[2] Zeitung d. V. d. E. V. 1888, S. 79.

Diese beiden Verkehrspunkte Calais—Dover und Gotthard stehen übrigens in innigster gegenseitiger Wechselwirkung. Es hängt dies zusammen mit der großen Beteiligung Englands am Gotthard-Verkehr. Im Jahre 1888 wurden durch zwei Reiseunternehmer in London kombinierte Rundreisebillets für Strecken der Gotthardbahn im Wertbetrage von 265 000 Franken verkauft. Diese Einzahlungen entsprechen einer Reisendenzahl von etwa . . . 17 400 Personen.
zählen wir hiezu die mit direktem Billet durchreisenden in der Zahl von . . . . . 5 000 „
ferner ein Dritter der Zahl der mit internationalen Rundreisebillets reisenden dazu . . . . . 5 000 „
so erhalten wir als äußerstes Minimum der Zahl englischer Gotthardreisender . . . . . 27 400 Personen.

Thatsächlich ist aber die Zahl dieser englischen Reisenden größer, denn nur ein Teil derselben passiert mit Rundreise-Billet oder mit direktem Billet den Gotthard, ein anderer Teil unterbricht die Reise und entzieht sich daher der Kontrolle.

Wir können nicht fehlgehen, wenn wir annehmen, daß ein Viertel bis ein Drittel aller internationalen Gotthardreisenden sich aus Engländern rekrutiert. Wenn gerade England so viele Personen jährlich durch den Gotthard schickt, so hängt dies ohne Zweifel aufs innigste zusammen mit seiner gesamten wirtschaftlichen und kulturellen Entwickelung. In England finden wir große Reichtümer angehäuft, welche es gestatten, daß eigentliche Luxusreisen (wonach das gesamte Naturell und der Geschmack des Engländer verlangt), seien dieselben auch noch so kostspielig, in großer Zahl unternommen werden können. England zeigt aber auch die größte Koncentration der Arbeit und der Menschen. Was der einfache Arbeiter in der Fabrik, das ist der englische Industrielle oder Kaufmann in der Stadt; er ist auch nur ein einzelnes Rädchen in dem geräuschvollen Uhrwerk des modernen, vielfach so anstrengenden und aufregenden wirtschaftlichen Getriebes; wie der einzelne Arbeiter heute seine täglichen Freistunden verlangt, um für den Körper Erholung und für Geist und Gemüt Nahrung zu suchen, so ist auch der Kaufmann, der Industrielle und Kapitalist immer mehr bestrebt, von seinen nimmer rastenden Sorgen und Mühen sich wenigstens einmal im Jahre frei zu machen und dem Bedürfnisse nach vorübergehender Erholung und Zerstreuung durch einen kurzen Ferienaufenthalt in den Alpen oder am Meere einigermaßen Befriedigung zu verschaffen. Je mehr in unserer modernen Volkswirtschaft Kräfte thätig sind, welche die wirtschaftenden Menschen mit Macht nach gewissen Mittelpunkten hin koncentrieren (Centripetalkräfte), um so energischer machen sich andrerseits die Kräfte geltend, welche dahin wirken, diese Menschenmassen wenigstens vor übergehend wieder zu zerstreuen (Centrifugalkräfte). Wenn der Fremdenstrom nach der Schweiz ein von Jahr zu Jahr wachsender ist, wenn der Vergnügungsverkehr durch den Gotthard fast die Hälfte des gesamten internationalen Verkehrs repräsentiert, wenn speciell England ein so großes Kontingent für den Fremdenverkehr durch

den Gotthard liefert[1], so haben wir es hier durchaus mit gesetzmäßigen, wohlbegründeten Erscheinungen zu thun, welche bedeutsame Vorgänge im wirtschaftlichen Leben der Neuzeit gleichsam als Echo wiedergeben.

Je mehr Menschen in Berlin, in Paris, in London 2c. sich zusammenscharen und je mehr der einzelne Mensch hier trotz dem Getöse des rasselnden Verkehrs im Grunde genommen doch von aller Welt abgeschlossen ist, um so größer wird die Zahl derer werden, welche im Sommer an den sich immer gleichen Schweizer oder Tiroler Bergen freudig herumklettern oder längs der Küste Italiens spazieren gehen.

Das eigenartige Wesen, der ausnahmsweise Charakter des Gotthardpersonenverkehrs tritt uns im einzelnen besonders deutlich entgegen, wenn wir uns vergegenwärtigen, wie sich derselbe in den verschiedenen Jahreszeiten und Monaten gestaltet.

Die Tabelle III auf Seite 35 giebt hierüber Aufschluß.

Wir ersehen aus derselben, daß die Frühjahrs- und Vorsommerfrequenz nahezu doppelt so groß ist wie die Winterfrequenz, und daß die Nachsommer- und Herbstfrequenz bedeutend mehr wie doppelt so groß ist als die Winterfrequenz.

Im Monat Januar betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr nur 172 000 Francs, im Monat August dagegen 510 000 Francs, Minimum und Maximum der Frequenz differieren demnach um das Dreifache.

Die Monate Dezember, Januar und Februar sind die Monate der Ruhe und der winterlichen Stille; von besonders hervortretenden internationalen Regungen ist um diese Zeit nichts zu verspüren; die Völker diesseits und jenseits der Alpen schlummern gleichsam ihren Winterschlaf. Nur der normale geschäftliche Verkehr vollzieht sich um diese Zeit über die Gotthardbahn.

Im Monat März aber mit Frühlingsanbruch, wenn die Natur wieder zu neuem Leben ruft, da erwachen auch die Völker. Der italienische Arbeiter, der durch die warme Frühjahrssonne schon längst beunruhigt wird, verläßt sein bescheidenes Heim und zieht nach dem arbeitsreichen Norden zu seiner gewohnten sommerlichen Arbeit. Einzelne Fremde, die den Winter über in Italien als Kurgäste zugebracht haben, beginnen sich schon im März allmählich nach ihrer nordischen Heimat zurückzuziehen. Gleichzeitig aber macht sich auch eine kleine Reiseströmung geltend in umgekehrter Richtung, vom Norden nach dem Süden. Um der wandelbaren Laune des nordischen Frühlingswetters sich zu entziehen, machen viele Personen unseres empfindlichen Zeitalters einen Abstecher nach dem sichreren Süden. Diese Frühlingsreisen beginnen schon zeitig im Monat März. In der Hauptsache

[1] Die bloß kommerziellen Reisenden vermögen die Gesamtzahl englischer Gotthardpassanten bei weitem nicht zu erklären. Von England gehen über Brindisi jährlich nur etwa 5—7000 Reisende. Nach der Zeitschrift deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1883 betrug die Zahl der englischen Orientreisenden (London—Paris—Brindisi) vor Eröffnung der Gotthardbahn 4500—5000 Personen jährlich; die Zahl der Vergnügungsreisenden nach und aus Italien (London—Paris—Italien) = 35 000 Personen.

Tabelle III.

Übersicht über die Schwankungen der Reisendenfrequenz der Gotthardbahn in den verschiedenen Monaten des Jahres.

Betriebsjahre 1887—1889.

Monat	1887		1888		1889		Durchschnittsbewegung der Reisenden		In % der Einnahme ausgedrückt entfallen auf	
	Zahl der Reisenden	Einnahmen	Zahl der Reisenden	Einnahmen	Zahl der Reisenden	Einnahmen	Zahl der Reisenden	Einnahmen	Monat	Jahreszeit
		Franken		Franken		Franken		Franken		
November	76 639	232 473	84 445	262 184	89 094	278 833	83 393	257 830	6,29	
Dezember	61 021	186 646	65 420	188 131	70 012	201 372	65 487	192 049	4,67	19,65
Januar	58 463	152 250	63 062	183 820	58 561	180 186	60 028	172 085	4,19	
Februar	61 167	175 510	60 055	175 985	60 459	203 445	60 560	184 980	4,50	
März	75 128	290 696	73 375	277 001	90 502	402 871	79 668	323 523	7,89	
April	85 303	348 494	95 412	494 405	98 241	473 957	92 985	438 752	10,71	35,88
Mai	94 323	353 268	102 292	392 627	102 768	459 743	99 794	401 879	9,79	
Juni	82 838	277 843	87 004	294 898	103 912	338 514	91 251	303 752	7,49	
Juli	104 276	357 115	113 790	375 828	125 101	450 614	114 389	394 519	9,61	
August	123 302	477 121	134 179	489 705	144 133	562 540	133 871	509 788	12,42	44,47
September	118 263	460 450	119 698	514 144	135 633	544 076	124 531	506 213	12,33	
Oktober	104 843	394 859	98 987	397 072	109 993	453 705	104 607	415 212	10,11	
	1 045 567	3 706 732	1 096 819	4 045 806	1 188 409	4 549 861	1 109 564	4 099 582	100 %	100 %

1. Winterfrequenz (November, Dezember, Januar und Februar) . . . . . = 19,65 %
2. Frühjahrs- und Vorsommerfrequenz (März, April, Mai, Juni) . . . . . = 35,88 %
3. Nachsommer- und Herbstfrequenz (Juli, August, September, Oktober) . . . . . = 44,47 %

haben wir im Monat März eine beginnende kleine Völkerwanderung vom Süden nach dem Norden Europas, deshalb ein plötzliches Steigen der Einnahmen der Gotthardbahn von 184000 auf 323000 Francs.

Im Monat April dauert diese nämliche Bewegung weiter, nur in viel schärferem Grade. Die Wintergäste Italiens wandern in großer Zahl nach dem Norden.

Im Monat Mai aber geht diese Wanderung vom Süden nach dem Norden rasch zurück, dafür macht sich eine Gegenbewegung geltend vom Norden nach dem Süden, weshalb die Einnahmen auch im Monat Mai nur um weniges zurückgehen.

Der Monat Juni zeigt einen gewissen Stillstand. Schon im Monat Juli aber beginnt wieder eine neue Bewegung; die eigentliche Touristensaison hat ihren Anfang genommen. Die Reisenden gehen nach Italien und insbesondere begeben sich auch viele Engländer über Brindisi nach dem Orient.

Im Monat August erreicht die Touristenbewegung nach Italien ihren höchsten Höhepunkt, sie nimmt geradezu stürmischen Charakter an, es ist die eigentliche Hochsaison (große Ferienzeit).

Im September kommt dieser Touristenstrom vom Norden nach dem Süden relativ rasch zum Stillstand, dafür tritt eine entsprechende Gegenbewegung ein, nämlich ein Zurückströmen der Touristen aus dem Süden nach ihrer Heimat. Noch im September macht sich eine weitere Bewegung geltend, eine Bewegung vom Norden nach dem Süden; es reisen bereits schon Personen zum Winteraufenthalt nach Italien[1].

Im Monat Oktober kehren die italienischen Arbeiter in großen Gesellschaften und bisweilen ganze Eisenbahnzüge füllend zurück nach ihrer südlichen Heimat; gleichzeitig fahren auch viele vom Norden kommende Reisende zum Winteraufenthalt nach Italien.

Im Monat November fallen die Einnahmen rasch auf einen tiefen Stand. Diese außerordentlichen internationalen Wanderungen gelangen allmählich gänzlich zum Stillstand.

Im Monat Dezember herrscht endlich wieder (von unserem Gesichtspunkte aus) völlige Ruhe. Ein vielbewegtes Jahr ist vorbei. Nach einer kurzen Winterruhe aber beginnt das interessante Schauspiel wiederum von neuem.

Wir haben absichtlich die vielgestaltigen Vorgänge und Prozesse, welche sich im Laufe eines Jahres auf der Gotthardbahn vollziehen, einen nach dem andern vorüberziehen lassen. Wir mögen überzeugt werden, daß die Gotthardbahn nicht bloß Kohle und Eisen, nicht bloß Frachtgüter transportiert, woran man bei oberflächlicher Betrachtung gewöhnlich zu denken pflegt, sondern daß sie auch eine große Zahl von Menschen transportiert und zwar Menschen, welche Italien nicht nur nach seiner wirtschaftlich materiellen, sondern insbesondere auch nach seiner reichen idealen, nach seiner geistig kulturellen Seite kennen

---

[1] In Nizza hielten sich im Jahre 1883/84 während der ganzen Dauer der Saison 15720 Personen auf, in Mentone 2670 Familien = 7—8000 Personen. Mitteilungen der österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden, 1884, S. 182/3.

lernen und studieren wollen. Welche Fülle von Anregungen, wirksamer Impulse, neuer und befruchtender Ideen, edler Begeisterung für Natur und Kunst hat die Gotthardbahn in der kurzen Zeit ihres Bestehens nicht schon vermittelt? Hierin vermögen wir der Gotthardbahn auch eine hohe ideale Seite abzugewinnen, was wohl viel zu wenig beachtet wird. Sie greift auch mächtig ein in das geistige Leben und Wirken der Völker. Sie umfaßt den einzelnen Menschen wie ganze Völker nach den verschiedensten Seiten, nach ihrem gesamten Wesen, und damit ist die Gotthardbahn nicht bloß ein Instrument im Dienste der Wirtschaft, sondern auch in dem der gesamten Kultur.

Besonders bezeichnend für den hervorragend internationalen Charakter der Gotthardbahn ist auch die Art und Weise der Benutzung der verschiedenen Wagenklassen.

Im Jahre 1888 z. B. entfielen von den beförderten Personen auf

die I. Klasse	=	82546	Personen	=	7,52 Prozent
„ II. „	=	304323	„	=	27,74 „
„ III. „	=	709950	„	=	64,74 „

Einnahme: I. Klasse	=	1170388	Francs	=	28,93 Prozent
II. „	=	1722607	„	=	42,58 „
III. „	=	1152810	„	=	28,49 „

Es ist offenbar äußerst charakteristisch, daß die Einnahmen aus der dritten Klasse gerade die geringsten sind, daß auffallenderweise die Einnahmen aus der ersten Klasse größer sind als diejenigen der sonst stärkstbesetzten dritten Klasse.

Im Durchschnitt sämtlicher Schweizer Normalbahnen[1] [2] entfielen im Betriebsjahre 1888 von den Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr von 31147035 Francs nur 3240231 Francs oder nur 10,40 Prozent auf die Einnahmen aus der ersten Klasse. Eliminieren wir die Zahlen für die Gotthardbahn, weil das Durchschnittsergebnis selbst stark beeinflussend, aus obigen Gesamtzahlen, so participiert die erste Klasse nur mit 7,64 Prozent an den Gesamteinnahmen. Bei der Gotthardbahn wird somit die erste Klasse viermal stärker benützt als im Durchschnitt aller übrigen Schweizerbahnen.

Die zweite Klasse liefert bei der Gotthardbahn 42,58 Prozent, bei den übrigen Schweizerbahnen im Durchschnitt 32,68 Prozent sämtlicher Einnahmen aus dem Personenverkehr. Der Unterschied ist demnach bei der zweiten Klasse ein relativ geringer, woraus hervorgeht, daß der große internationale Durchgangsverkehr sich sehr stark der ersten

---

[1] Schweizer Eisenbahnstatistik, 1888, S. 80/81.

[2] Bei den deutschen Eisenbahnen betragen die Einnahmen aus der ersten Klasse nur 4,5 Prozent sämtlicher Einnahmen aus dem Personenverkehr, diejenigen der zweiten Klasse 27,29 Prozent (Statistik der deutschen Eisenbahnen 1887/8, Tab. 22). Im Königreich Sachsen betragen die betreffenden Prozentsätze 2,2 Prozent und 22,51 Prozent. (Statistischer Bericht über die sächsischen Staatsbahnen, 1889, S. 91.) Bei Vergleichung dieser Zahlen mit denen der Gotthardbahn wird uns der hervorragend internationale Charakter der letzteren hinreichend illustriert.

Klasse bedient. Wir müssen annehmen, daß mindestens 40 Prozent aller Durchgangsreisenden sich in die erste Klasse setzen[1].

Entsprechend der starken Inanspruchnahme der ersten Klasse ist denn auch die Ausnutzung der Sitzplätze dieser ersten Klasse bedeutend besser als bei anderen Bahnen. Es waren im Jahre 1889 durchschnittlich besetzt 26,04 Prozent, in der dritten Klasse 27,37 Prozent. Bei der Gotthardbahn erfahren somit die Sitzplätze der ersten Klasse eine nahezu ebenso günstige Ausnutzung wie diejenigen der dritten Klasse, was von der allgemeinen Regel stark abweicht.

Beim Verkehr der Mont-Cenis-Linie (Linie „Rhône au Mont-Cenis" 132 km lang) begegnen wir etwas anderen Verhältnissen. Im Jahre 1882[2] hatte diese Linie folgende Einnahmen aus dem Personenverkehr:

I. Klasse	=	870 037	Francs	=	36,3 Prozent
II. "	=	385 819	"	=	16,1 "
III. "	=	1 138 475	"	=	47,6 "
		2 394 331	Francs	=	100 Prozent.

Bezogen auf die ganze Länge der Bahn wurden befördert an Personen:

In der I. Klasse	=	69 278	Personen	=	23,81 Prozent
II. "	=	44 104	"	=	15,15 "
III. "	=	177 636	"	=	61,04 "
		291 018	Personen	=	100 Prozent.

Bei der Mont-Cenis-Linie drängt sich die Benutzung der ersten Klasse viel stärker in den Vordergrund, als es beim Gotthard der Fall ist, dagegen tritt die zweite Klasse gegenüber dem Gotthard stark zurück. Die Mont-Cenis-Linie hat eben ein ganz anderes Reisepublikum; es sind vorwiegend Engländer und Franzosen, welche, wie es scheint, größere Ansprüche stellen, als die Passanten des Gotthard. Die Möglichkeit ist auch gegeben, daß die Ausstattung der Wagen zweiter Klasse beim Gotthard besser ist als beim Mont-Cenis.

Treten wir nun der Frage näher, welchen Einfluß die Gotthardbahn ausgeübt hat auf die Frequenz der früher bestandenen Alpenrouten. Wir haben dabei streng auseinanderzuhalten die Frequenzverhältnisse der Alpenstraßen oder Poststraßen und diejenige der Alpenbahnen. Betreffs der Alpenstraßen beschränken wir uns auf die schweizerischen Alpenpässe; es können ja auch nur diese in Betracht kommen. Die Tabelle IV (Seite 39) giebt über die Frequenz dieser Alpenposten hinreichende Auskunft[3].

---

[1] Nach Ulrich „Eisenbahntarifwesen" S. 383 beträgt in der ersten Klasse die mittlere Taxe für den Personenkilometer bei der Gotthardbahn 9,5 Centimes. Nehmen wir an, der Gotthardreisende durchfahre auf derselben im Durchschnitt 200 Kilometer, so zahlt er an Fahrpreis für die Durchreise 19 Franken. Dividieren wir diese 19 Franken in die Gesamteinnahme aus der ersten Klasse von 1170400, so erhalten wir eine Reisendenzahl erster Klasse von 61500 Personen. Da aber nicht sämtliche Einnahmen aus dem Transitverkehr stammen, dürfte sich die Zahl auf 48—50000 reduzieren.

[2] Chemins de fer français; Documents statistiques etc. 1882.

[3] Berichte der Schweiz. Postverwaltung 1880/89. — Rechnungsergebnisse der Schweiz. Postverwaltung 1880/89.

Tabelle IV.

Überblick über die Entwickelung und Veränderung des Postreisendenverkehrs über die wichtigeren schweizerischen Alpenpässe in der Zeit vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Jahrgang	Simplon	Gotthard	Bernhardin	Splügen	Schyn und Julier	Maloja	Oberalp	Furka	Prättigau-Flüela	Total[1] sämtlicher Alpenpostkurse der Schweiz, auch der hier nicht genannten
Zahl der Reisenden										
1876	28 190	69 547	11 113	30 205	13 081	19 191	11 866	2 675	21 956	—
1879	12 338	53 900	9 592	24 424	12 389	12 616	9 257	2 048	20 486	192 871
1880	12 756	61 458	9 203	24 450	13 168	13 071	9 585	2 275	21 409	205 065
1881	12 523	58 496	9 795	25 507	13 353	15 069	10 011	2 247	21 238	206 602
1882	11 181	—	7 048	21 462	12 360	14 991	8 863	2 365	19 840	135 046
1883	11 905	—	5 085	18 482	12 639	18 301	9 680	4 838	19 387	136 635
1884	10 924	—	6 361	17 819	14 003	16 442	10 201	4 486	20 852	135 543
1885	15 023	—	7 078	20 207	13 601	21 213	10 210	5 094	22 404	152 028
1886	12 478	—	7 449	18 506	14 212	21 885	10 329	5 572	23 296	158 357
1887	14 013	—	8 162	14 368	13 904	20 405	10 611	5 731	23 889	158 022
1888	12 104	—	7 922	14 031	14 471	21 558	10 620	5 040	26 419	137 711 } [2]
1889	7 214	—	8 580	14 743	15 168	22 381	10 874	5 140	29 378	136 905 } [2]
Einnahme in Franken										
1876	200 876	536 110	74 826	243 249	126 205	94 163	58 865	27 106	113 509	—
1879	138 032	437 568	70 968	206 934	134 955	85 947	54 948	23 722	122 750	1 503 037
1880	**147 837**	501 344	**71 392**	**210 173**	139 701	87 208	57 842	**28 253**	131 273	**1 629 319**
1881	**148 087**	499 002	**77 453**	**219 514**	139 198	100 019	58 631	**25 705**	130 313	**1 656 063**
1882	**124 288**	—	**43 214**	**133 758**	123 095	96 237	46 614	**27 618**	122 302	**954 320**
1883	**102 997**	—	**24 483**	**97 723**	125 873	114 352	49 428	**44 595**	113 869	**902 502**
1884	**68 058**[3]	—	**23 584**	**78 826**	146 676	90 263	54 510	**38 467**	121 518	833 743
1885	**104 908**	—	27 686	**95 904**	142 177	131 591	53 259	**44 763**	119 267	965 005
1886	91 475	—	27 343	87 820	141 143	127 546	54 469	**51 234**	120 782	979 730
1887	102 024	—	28 076	76 468	139 479	123 090	55 689	**51 604**	123 571	973 012
1888	96 545	—	24 579	74 457	131 379	117 450	52 033	45 057	127 898	} [2] 801 900
1889	79 840	—	25 468	75 301	139 675	120 116	50 725	44 759	129 290	} [2] 811 057

[1] Die Zahlen über die Frequenz der Alpenpässe über den Brünig, Lukmanier, Bernina, Albula und Landwasser sind hier im einzelnen nicht wiedergegeben, sind aber in den Totalzahlen gleichwohl mit inbegriffen.

[2] Infolge Eröffnung der Brünigbahn und dadurch bedingten Wegfalls der Alpenpostroute über den Brünig kommt der bedeutende Verkehr dieser Route von 22 000 Reisenden jährlich und 132 000 Franken Einnahmen für die Jahre 1888 und 1889 ganz in Wegfall; daher der starke Rückgang.

[3] Anormal wegen der Cholera.

Wir ersehen aus dieser Tabelle, daß *vor* Eröffnung der Gotthardbahn von sämtlichen Alpenkursen derjenige über die Gotthardstraße die weitaus größte Frequenz aufzuweisen hatte. Sie betrug in den Jahren 1880 und 1881 60 000 Reisende jährlich, während die Simplonroute nur 12 000, die Splügenroute nur 25 000 und die Bernhardinroute nur 10 000 Reisende zählte.

Die 60 000 Reisenden der Gotthardroute sind aber nicht als internationale Reisende aufzufassen, es ist in dieser Zahl auch der gesamte *interne* Postverkehr der Gotthardroute mit eingeschlossen, also der Verkehr zwischen den Thälern von Uri und Tessin und zwischen der ganzen übrigen Schweiz und dem Kanton Tessin, wie auch der engere Lokalverkehr zwischen den an der Gotthardroute gelegenen Dörfern durch die Gotthardpost vermittelt wurde.

Ein Reisender, der im Jahre 1881 unter Benutzung der Gotthardroute, d. h. bei kombinierter Benutzung von Dampfschiff, Gotthardpost und Eisenbahn nach Italien gelangen wollte, hatte für die auf dieser Reise per Gotthardpost zurückzulegenden Teilstrecken (Flüelen—Biasca und Bellinzona—Lugano) bei Berücksichtigung der verschiedenen Preise für „*Plätze im Innern*" und „*Plätze im Coupé*" durchschnittlich 32 Francs zu zahlen[1].

Nehmen wir nun an, die sämtlichen Einnahmen der Gotthardpost von 500 000 Francs stammen von internationalen Durchgangsreisenden her, so erhielten wir eine Zahl von Transitreisenden von

$$500\,000 : 32 = 15\,625.$$

Da nun in der That die Durchgangsreisenden es sind, welche die großen Einnahmen schaffen, und der mehr örtliche Verkehr wohl eine große Zahl von Reisenden aufweist, aber zu den Einnahmen im Vergleich zu den Transitreisenden relativ wenig beiträgt, werden wir nicht fehlgehen, wenn wir annehmen, daß die Transitreisenden mit 76,8 Prozent an den Einnahmen beteiligt seien, d. h. daß ihre Zahl rund *12 000* jährlich betragen habe.

12 000 Postreisende überschritten vor Eröffnung der Gotthardbahn die Gotthardstraße, heute sind es 120 000 Reisende, welche per Bahn durch das Gotthardtunnel dem gleichen Ziele zueilen. *Die Zahl der Gotthard-Transitreisenden hat sich nach Eröffnung der Gotthardbahn verzehnfacht.* Bedenken wir aber, daß vor Eröffnung der Gotthardbahn nicht alle Transitreisenden die Post benutzten, sondern auch viele Personen, vor allem die italienischen Arbeiter, zu Fuß die Straße passierten, und daß nicht selten von den „Noblesses" auch Privatfuhrwerke benutzt wurden, so wird sich diese Verzehnfachung jedenfalls um wesentliches reduzieren; ohne stark fehl zu gehen, dürften wir alsdann eher von einer *Verachtfachung* des Verkehrs sprechen.

Mit dieser Verachtfachung des Gotthard-Personentransits ist aber durchaus nicht gesagt, daß nun auch der Personenverkehr vom Norden nach Italien *überhaupt* ein achtmal größerer geworden

[1] Deutsches Reichskursbuch 1881. Nr. 662.

sei. Die Zahlen unserer Tabelle lehren uns vielmehr, daß in nicht geringem Grade ein bloßer Routenwechsel, ein Verkehrsübergang von den bisherigen übrigen Alpenposten auf die Gotthardbahn stattgefunden hat (vermehrte Koncentration des schon bestandenen Verkehrs nach der Gotthardmitte).

Die neben dem Gotthard wichtigste Alpenstraße, der Splügen, zeigt nach Eröffnung der Gotthardbahn einen Rückgang in der Reisendenzahl von 25 000 auf 18 000 Personen und in den Einnahmen von 215 000 Francs auf 95 000 Francs.

Dieser Einnahmenausfall ist wohl ausschließlich der Abnahme des Transitverkehrs zuzuschreiben, und wir sind daher auch im stande, die wirkliche Abnahme der Transitreisenden zu berechnen. Ein Reisender zahlte im Jahre 1881 für die 118 km lange Transitstrecke Chur-Colico eine Taxe von 28 Francs, dividieren wir diese 28 in den Einnahmenausfall von 120 000 Francs, so erhalten wir eine Abnahme der Transitreisenden von 4286

Verfahren wir in derselben Weise bei der Bernhardinroute, so ergiebt sich für diese Strecke Chur—Bellinzona eine Abnahme von 1724

Für den Simplon beträgt die Transiteinbuße 1793

Die drei in Betracht kommenden Alpenpostkurse zusammen zeigen einen Rückgang der Durchgangsreisenden von 7803 Personen.

Die vier Alpenposten: Gotthard, Splügen, Bernhardin und Simplon haben der neuerbauten Gotthardbahn eine Reisendenzahl von 12 000 + 7803 = 20 000 Personen zur Verfügung gestellt. Der gegenwärtige Personenverkehr der Gotthardbahn ist demnach sechsmal so groß wie der bisherige Rückgang des gleichnamigen Verkehrs der sämtlichen Alpenposten. Was am einen Ort verloren ging, ist am anderen um das Sechsfache neu hinzugewachsen. Es hat also im Gebiet der Schweizeralpen nicht bloß eine Verschiebung des schon längst bestandenen Verkehrs von dem Institute der Post auf dasjenige der Eisenbahn stattgefunden, sondern es ist der Gotthardbahn auch ein bedeutender wirklich neuer Verkehr zugeleitet worden.

Indessen 100 000 Personen kann dieser der Gotthardbahn neu zugeleitete Verkehr nicht betragen, wie er sich ja ergeben würde, wenn wir von der jetzigen Frequenz der Gotthardbahn von 120 000 Personen die Verkehrsabtretung der Alpenposten von 20 000 Personen in Abzug bringen, denn eine große Zahl von Personen fahren jetzt durch den Gotthardtunnel, welche schon früher regelmäßig die Alpen überschritten, dabei aber nicht die Post benutzten, und die daher in unseren Angaben über die Verkehrsabtretung der Post auch nicht inbegriffen sein können. Die italienischen Arbeiter, anderweitige Fußgänger, Vergnügungsreisende, welche früher mit gemietetem oder auch mit eigenem Fuhrwerk über die Alpen reisten, benutzen jetzt zu einem großen Teil die Gotthardbahn, während sie früher von der teuren

und im Vergleich zur Alpenbahn langwierigen Alpenpost nichts wissen wollten. Diese nicht die Post benützenden früheren Alpenreisenden dürfen wir, hoch gegriffen, auf die Zahl von 15 000 veranschlagen.

Der für die Gotthardbahn außer Annektierung des schon kursierenden Verkehrs über die Schweizeralpen übrig bleibende Personenverkehr würde sich demnach auf die Zahl von 85 000 Personen reduzieren.

Wo kommen nun diese 85 000 Personen her?

Es sind zwei Möglichkeiten, entweder hat die Gotthardbahn diese Reisenden der Mont-Cenis- und der Brennerlinie entrissen oder es ist auf Veranlassung der Gotthardbahn ein durchaus neuer Verkehr gleichsam aus dem Boden gewachsen oder, was wahrscheinlicher ist, diese beiden Momente haben zusammengewirkt.

Wir betrachten zuerst den Einfluß der Gotthardbahn auf den Personenverkehr durch den Mont-Cenis.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr der 132 km langen Bahnlinie bezw. Bahnnetzes „du Rhône au Mont-Cenis“ de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée gestalteten sich in den Jahren 1881—1883 folgendermaßen[1]:

1881 = 3 049 572 Francs
1882 = 2 944 704 „
1883 = 2 592 555 „
1884 = 2 220 000 „[2]

Dieser Rückgang der Einnahmen aus dem Personenverkehr um etwa 450 000 Francs entspricht einer Abnahme der Zahl der Transitreisenden um etwa 35 000. Die Mont-Cenis-Linie hat nach Eröffnung der Gotthardbahn an ihrem Personenverkehr ganz bedeutend eingebüßt. Sie hat ein wesentliches Kontingent geliefert für den jetzigen Umfang des Gotthardpersonentransits.

Inwieweit die Brennerlinie an ihrem Personentransit eine Einbuße erlitten hat, dies zu beurteilen fehlt uns jeder Anhaltspunkt. Die Brennerlinie ist eben nur ein Glied der österreichischen Südbahn und wird daher über ihren Betrieb keine detaillierte Statistik geführt. Auf das finanzielle Jahresergebnis der österreichischen Südbahn als Ganzes kann natürlich die Gotthardbahn nur von sehr geringem Einflusse sein.

Die Einnahmen aus dem Verkehr in der ersten Personenklasse betrugen im Jahre[3]

1881 = 522 894 Gulden
1882 = 542 256 „
1883 = 524 617 „
1884 = 549 752 „

---

[1] Rapports du Conseil d'Administration. Jahrgänge 1881—84.
[2] Wegen Choleraausbruchs in Italien ist dieser Jahrgang anormal.
[3] Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der österreich.-ungarischen Monarchie.

Die Einnahmen sind also nicht etwa gefallen, sondern im Gegenteil gestiegen; ganz gleich ist es in der zweiten Wagenklasse[1].

Die Brennerbahn kann jedenfalls nicht soviel eingebüßt haben wie die Mont-Cenis-Linie, aus dem einfachen Grunde, weil sie überhaupt nie den großen Personentransit besessen hat, wie er der Mont-Cenis-Linie eigentümlich ist. Der äußerste Westen von Deutschland, die ganze Rheingegend, wendete sich zu einem wesentlichen Teile dem Mont-Cenis zu, desgleichen die Schweiz, Nordostfrankreich, Belgien, Holland und England. Dem Brenner fällt nur das nicht gerade sehr verkehrsreiche Gebiet von Ost-, Süd- und Mitteldeutschland anheim, und wir greifen entschieden zu hoch, wenn wir annehmen, der Brennertransit sei um 20 000 Personen zurückgegangen. Thun wir das, so bliebe uns für die Gotthardbahn ein ungedeckter Rest von 30 000 Personen, von dem wir annehmen müßten, daß er seit Eröffnung der Gotthardbahn neu ins Leben getreten sei. In der That kann auch kein Zweifel darüber herrschen, daß eine solche Verkehrsneubildung stattgefunden hat. Die Zahl kann in Wirklichkeit 40 000 und noch mehr betragen. Die Reiselitteratur über die Gotthardbahn ist im Laufe der Jahre zu einer kleinen Bibliothek angewachsen; an edler Reklame hat man es nicht fehlen lassen, und die Gotthardbahn ist denn auch zum Zielpunkt zahlreicher Reisen gemacht worden. Die sich bessernden kommerziellen Beziehungen zwischen dem Norden und dem Süden Europas haben nicht minder einen regeren persönlichen Verkehr ins Leben gerufen, wie andrerseits wiederum erst durch diesen persönlichen Verkehr die kommerziellen Bande fester geknüpft wurden.

Aus unserer Tabelle IV, auf deren Daten sich die vorstehenden Ausführungen immer noch stützen, ist zu ersehen, daß die drei großen Alpenstraßen Julier, Flüela und Maloja, welche weniger für den direkten Transit bestimmt sind, als vielmehr dem Fremdenstrom nach und aus dem Engadin zu dienen haben, in ihrer Frequenz durch die Gotthardbahn gar nicht berührt wurden. Die seiner Zeit viel gehegte Befürchtung, die Fremdenindustrie der Schweiz möchte sich infolge der centralen Lage der Gotthardbahn immer mehr auf die Centralschweiz koncentrieren und insbesondere die Bündneralpen möchten den Fremden immer mehr entfremdet und gleichsam entvölkert werden, ist durch die Erfahrung nur in beschränktem Grade bestätigt worden.

Andrerseits hat sich die Hoffnung, die beiden großen centralen Alpenstraßen Furka und Oberalp, welche, die eine von der Westschweiz, die andere von der Ostschweiz kommend, unmittelbar in die Gotthardbahn einmünden, werden mächtig an Verkehr gewinnen und im Sommer insbesondere sich stark mit Fremden bevölkern, nur zum Teil erfüllt. Die Oberalpstraße, die von der Gotthardbahn ins

[1] Sowohl bei Mont-Cenis wie bei Brenner brauchen die Zahlen übrigens durchaus nicht dauernd hinter den früheren zurückzubleiben. Von dem Zuwachs des Touristenverkehrs der Gotthardbahn profitieren vermöge des Rundreisesystems auch die übrigen Alpenbahnen. Das Interesse der verschiedenen Alpenbahnen ist in dieser Hinsicht bis zu einem gewissen Grade ein solidarisches.

Rheinthal und Bündnerland führt, hat sich in ihrer Frequenz nur ganz wenig gehoben, dagegen ist die Furkastraße, welche von der Gotthardbahn nach dem vielbesuchten Berner Oberlande und dem klimatisch so merkwürdigen Wallis führt, in ihrem Verkehr stark begünstigt worden; die Postfrequenz stieg von 2200 Reisenden im Jahre 1881 auf 5300 im Durchschnitt der letzten vier Jahre. Was die Centralschweiz als Ganzes anbetrifft, so läßt sich immerhin nicht verkennen, daß bezüglich der Fremdenindustrie die Würfel günstiger liegen als ehemals. Bis zu einem gewissen Grade wirkte die Gotthardlinie wie ein Magnetstab, der in Eisenspähne gelegt wird. Alle diejenigen Reisenden, welche ihre Reise bis nach Italien fortzusetzen gedenken, werden sich naturgemäß in nicht zu großer Entfernung von dieser Leitlinie der Gotthardbahn aufzuhalten pflegen, insbesondere dann, wenn ihnen für einen Aufenthalt in der Schweiz nur kurze Zeit reserviert bleibt. Die Gotthardbahn war aber auch *an sich* ein mächtiger Sammelpunkt für alle Fremden.

Wie unsere Tabelle zeigt, gingen die Einnahmen der schweizerischen Postverwaltung aus dem Reisendentransport über die Schweizer-Alpen von 1 642 000 Francs auf 940 000 Francs zurück. Die Abnahme beträgt 700 000 Francs. Andrerseits aber ist bei der Gotthardbahn im Laufe der Jahre aus diesem nämlichen Reisendentransport eine Einnahme herangewachsen von 4 500 000 Francs. Was auf der einen Seite verloren ging, ist auf der anderen um mehr als das Sechsfache ersetzt worden. Wie stark an dieser bedeutenden Einnahme die Kasse der *Fremden*, der *nichtschweizerischen* Reisenden beteiligt ist, wissen wir freilich nicht genau, sie ist es aber jedenfalls sehr wesentlich. Die *Finanzen* verschiedener der *übrigen Bahngesellschaften* sind durch diesen neuen bedeutenden Personentransit merklich befruchtet worden. Die verschiedenartigen *Nebeneinnahmen*, welche mit einem solchen Personendurchzug (ganz abgesehen vom eigentlichen Touristenverkehr, der fim ganzen genommen eine wesentliche Förderung erfahren hat) ja immer verknüpft sind, verdienen durchaus nicht mißachtet zu werden. Die ganze Frage hat aber für die Schweiz nicht nur eine *direkt finanzielle* Seite, sondern sie ist auch nach verschiedenen Seiten von hohem, *mittelbarem* Interesse. Durch die Thatsache, daß nun ein Hauptnerv des europäischen Verkehrslebens mitten durch ihr Land zieht, muß sie auch ihre *kommerzielle* Thätigkeit wesentlich gefördert sehen. Wie manche Verbindung, wie mancher engere persönliche Verkehr wird nun gleichsam en passant eingeleitet und regelmäßig unterhalten, der sonst unterbliebe oder doch nur schwieriger zu stande käme. Der schweizerische Handel bleibt nunmehr in lebhafter Fühlung mit seiner gesamten Umgebung. Dieser innige Kontakt wäre der Schweiz ohne Zweifel entgangen, wenn sie von Brenner und Mont-Cenis noch fernerhin umschifft worden wäre.

Von hohem indirekten Nutzen ist dieser Gotthard-Transit auch für die *schweizerische Fremdenindustrie*. Es genügt nicht, daß man ein schönes Land in Zeitungen, Broschüren und Reise-

büchern, illustrierten Plänen schwarz auf weiß beschreibe und diese Drucksachen in aller Welt verbreite, wie es nun die schweizerischen Verkehrsbureaus seit einiger Zeit emsig betreiben[1]. Das Wirksamste ist immer, daß man ein Land sieht und daß möglichst viele es zu sehen bekommen, daß sie sich an Ort und Stelle bestimmt überzeugen, daß es sich hier lohnen würde, sich etwas umzusehen und die seltene Natur zu genießen. Die beste und glaubwürdigste Empfehlung ist immer das eigene Auge. Weil aber tausend und aber tausend Fremde jährlich den Gotthard, die schönsten Partieen der Alpen und die ganze Schweiz durchfahren und die Dinge mit eigenen Augen sehen, tragen sie auch Tausende von Empfehlungsbriefen hinaus in die weite Welt, nach Haus in ihre Heimat. Diese Empfehlungsbriefe werden gelegentlich geöffnet und werden immer wieder geöffnet. Auf diese Weise schafft die Schweiz sich eine ungemein bequeme automatische Reklame für eine ihrer hervorragendsten Industrieen, die Fremdenindustrie[2].

Zur richtigen Wertschätzung des Gotthard-Transits verdient gerade dieser Gesichtspunkt seine volle Beachtung. Die Frage hat aber auch eine politische Seite. Je vielseitiger die Berührung ist, in welcher die Verkehrsnetze der verschiedenen Länder mit diesem Hauptnerv durch den Gotthard stehen, um so aktueller wird das Interesse und die Teilnahme dieser Länder an allen politischen Vorgängen, welche mit der Schweiz in Beziehung stehen, denn diese Länder haben unter Umständen etwas zu verlieren und etwas zu riskieren. Durch diese innige materielle Verknüpfung wächst die Schweiz in ihrer politischen Achtung, die vermöge ihrer Kleinheit so wie so nie zu groß sein kann. Ihre politische Stellung wurzelt in einer erweiterten gesunden materiellen Grundlage. Es sind wahrlich nicht bloß die paar Millionen Franken Transportverdienst, welche uns den Gotthard-Personentransit als bedeutungsvoll erscheinen lassen; eine ganze Fülle von Momenten wirken zusammen, welche in uns den Respekt vor der schweizerisch-nationalen Bedeutung dieses Personentransits außerdem stark erhöhen.

---

[1] Die Verkehrskommission Zürich, bezw. das Verkehrsbureau Zürich, versandte z. B. im Jahre 1890: 2000 Stück illustrierte Fahrpläne der Gotthardbahn an überseeische Plätze mit besonderer Berücksichtigung Nordamerikas und der Orientroute, — 1000 illustrierte Fahrpläne anderer Bergbahnen. Im ganzen wurden 42250 Exemplare von Prospekten, illustrierten Nummern, Fahrplänen, Broschüren, Korrespondenzen im Laufe des Jahres per Post versandt; außerdem wurden 24000 Exemplare kleiner Führer durch Zürich am Platze verteilt. Siehe Bericht für 1890.

[2] Nach neueren Ermittelungen beträgt die Jahres-Bruttoeinnahme der Touristen- und Fremdenetablissements der Schweiz 71545430 Franken. Im ganzen soll der Touristen- und Fremdenverkehr jährlich an die Schweizer Volkswirtschaft 125 Millionen Franken brutto entrichten. Schweiz. volkswirtschaftliches Lexikon III 313.

V.

Der Postverkehr.

Vermöge ihrer äußerst günstigen Lage im Centrum des europäischen Verkehrslebens schien die Gotthardbahn auch dazu berufen zu sein, einen bedeutenden Teil des Postumlaufes an sich zu ziehen, nicht nur des Postumlaufs zwischen Mittel- und Nordeuropa einerseits und Italien andrerseits, sondern insbesondere auch des großen Weltpostverkehrs, innerhalb dessen wieder die englisch-ostindische Überlandpost an die erste Stelle tritt.

Es ist der Gotthardbahn indessen nicht gelungen, diese englisch-ostindische Post[1] auf ihre Schienen zu leiten. Nach wie vor geht sie durch den Mont-Cenis. Sie geht von London über Dover und Calais, durchläuft Frankreich und den Mont-Cenis, geht weiter über Turin, Alessandria, Bologna nach dem Einschiffungshafen von Brindisi. Ein kleiner Teil dieser englisch-ostindischen Post geht auch über den Hafen von Neapel.

Die niederländisch-ostindische Post geht dagegen nun regelmäßig durch den Gotthard, wie auch der Postverkehr eines großen Teils von Deutschland und der Schweiz nach dem Orient seinen Weg nunmehr durch den Gotthard nach Brindisi nimmt.

Um uns ein detailliertes Bild zu verschaffen über die Natur und den Umfang dieses über Italien gehenden westeuropäisch-orientalischen Eilpostverkehrs, stellen wir aus den Berichten der italienischen Postverwaltung nachstehend für einige Jahrgänge alle diesbezüglichen Daten zusammen[2].

(Siehe die Tabelle V auf Seite 47.)

Es nahmen im ganzen über italienische Häfen ihren Weg Postsäcke im Jahre

1879 = 23 438	Stück	1884/5 = 67 503	Stück
1880 = 42 593	"	1887/8 = 77 934	"
1881 = 48 396	"	1888/9 = 77 981	"
1883 = 53 593	"		

Zur schleunigsten Bewältigung dieser gewaltigen Menge von Postsäcken wurden auf den verschiedenen Teilstrecken der italienischen Transitlinien im Jahre durchschnittlich 212 Extrazüge veranstaltet[3].

Wie aus Tabelle V zu ersehen ist, hat aber der Postverkehr derjenigen Länder, welche den Weltverkehrsweg über den Gotthard zu benutzen pflegen, im Vergleich zu demjenigen Englands, welcher durch den Mont-Cenis geht, nur eine ganz geringe Bedeutung. Um diese paar Postsäcke aus den Niederlanden, der Schweiz und Deutsch-

[1] Unter diesem Ausdruck ist überhaupt der Postverkehr mit allen Ländern jenseits des Suez verstanden.

[2] Deutsche Verkehrszeitung 1883 S. 90: Ventesima Relazione sul „Servizio Postale in Italia" 1884/5; Il Servizio Postale duranti gli esercizi 1887/8 e 1888/9.

[3] Nach Paul Dehn, „Pfade des Weltverkehrs" soll die englisch-ostindische Überlandpost bisweilen ein Gewicht von 1000 Centner erreichen.

Tabelle V.

Überblick über den Umfang des über die italienischen Häfen Brindisi und Neapel sich vollziehenden Postverkehrs nach und von dem Orient. (Alles in Postsäcken.)

Jahr	England	Frankreich	Deutschland	Österreich	Niederlande	Portugal	Schweiz	Malta	Italien	Total
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
a. in der Richtung nach Indien über Brindisi										
1881	26 877	1 735	518	1 398	584	113	84	—	—	34 162
1884/85	41 445	2 375	415	297	734	230	97	8	4 395	49 996
1887/88	40 585	2 431	828	412	499	267	163	—	6 201	51 446
1888/89	33 396	3 314	966	275	543	263	110	—	5 502	44 369
b. in der Richtung aus Indien über Brindisi										
1881	8 706	742	304	277	141	—	108	—	1 104	11 382
1884/85	12 355	970	407	237	239	—	231	21	1 853	16 314
1887/88	12 046	1 151	413	851	216	2	292	—	1 973	16 944
1888/89	11 991	1 173	564	539	248	—	288	—	1 803	16 606
c. in der Richtung nach Indien über Neapel										
1881		84	—	—	744	24	—	—	648	1 500
1884/85	289	184	—	—	169	—	—	—	48	642
1887/88[1]	3 731	134	—	—	—	—	—	—	442	307
1888/89[1]	10 506	364	—	—	—	—	—	—	450	11 320
d. in der Richtung aus Indien über Neapel										
1881	442	372	84	—	222	—	—	—	232	1 352
1884/85	2	82	—	—	467	—	—	—	—	551
1887/88[1]	4 496	272	24	—	—	—	—	—	445	5 237
1888/89[1]	4 895	275	46	—	—	—	—	—	470	5 686

[1] Valigia Australiana.

land nach Brindisi zu schaffen, brauchen wahrlich keine Extrazüge durch den Gotthard veranstaltet zu werden, wie sie z. B. zwischen Calais und Brindisi allwöchentlich in beiden Richtungen ausgeführt werden.

Von den 78 000 Postsäcken, welche gegenwärtig jährlich über die italienischen Häfen nach dem Orient gehen und von dort kommen, fallen allein 61 000 auf England. Ziehen wir die italienischen Postsäcke von diesem Gesamtein- und Ausgang ab, so erhalten wir als reinen Posttransit über italienisches Gebiet die Zahl von 69 400 Säcken, und da daran England allein mit 61 000 Stück beteiligt ist, so entfallen 87,88 Prozent der gesamten westeuropäisch-orientalischen über Italien gehenden Post auf England.

Da diese sämtlichen 87,88 Prozent durch den Mont-Cenis gehen, so mögen wir überzeugt werden, daß der Gotthard an diesem Welt-Schnell-Verkehr nur einen geringen Anteil hat.

Um so mehr scheint es uns aber gerechtfertigt, daß die wiederholt angestrengten Versuche, diese englisch-orientalische Überlandpost ebenfalls auf die Schienen des Gotthard zu schaffen, eine Fortsetzung erfahren[1].

Was den Postverkehr zwischen Italien als solchem einerseits und dem cisalpinen Europa andrerseits anbetrifft, gestalten sich die Dinge für den Gotthard dann freilich wesentlich günstiger.

Im Postjahre 1884/85, für welches uns die vollständigsten Zahlen vorliegen, gelangten über die verschiedenen Grenzstationen des Nordrandes von Oberitalien zusammen 562313 Postpakete. Hiervon gingen durch den

	Mont-Cenis	= 224 550	Stück
	Gotthard	= 198 266	=
über den	Brenner	= 55 827	=
= =	Semmering	= 65 462	=

Der die italienische Grenze überschreitende Postpaketverkehr der Gotthardbahn ist demnach nur um weniges geringer wie derjenige der Mont-Cenis-Linie. Die Gotthardbahn giebt an die beiden italienischen Grenzstationen Chiasso und Luino dreiundeinhalbmal so viele Postpakete ab, wie die Brennerlinie an die Grenzstation Ala.

Da die Größe dieses Postpaketverkehrs bis zu einem gewissen Grade ja nur den Umfang der kommerziellen Beziehungen widerspiegelt, denen die Gotthardbahn zu dienen hat, so geben diese wenigen Zahlen uns auch eine ungefähre Auskunft darüber, welche kommerzielle Bedeutung der Gotthardbahn im Vergleich zu den übrigen Alpenbahnen innewohnt.

---

[1] Versuche in dieser Beziehung dürften zwar, weil bereits verspätet, nutzlos sein. Saloniki war nämlich schon geraume Zeit als ernste Konkurrentin hervorgetreten. Soeben (12. September) entnehmen wir der Frankfurter Zeitung, daß in Belgrad zwei hohe Beamte des britischen Eisenbahn- und Postdepartements eingetroffen seien, um die Unterhandlungen behufs Überführung der indischen Post via Saloniki vom 1. Januar 1891 ab zum Abschluß zu bringen. Vermutlicher Zeitgewinn gegenüber der alten Route via Mont-Cenis-Italien 50 Stunden.

Von den 198 266 Paketen, welche die Gotthardbahn im Postjahre 1884/85 an die Grenzstationen Chiasso und Luino abgab bezw. von denselben empfing, entfallen auf

die Schweiz	70 645	Stück
Deutschland	98 653	=
Dänemark, Schweden und Norwegen	4 980	=
England	17 080	=
Belgien und Holland . .	6 855	=

157 772 Stück dieser Pakete gingen über die Station Chiasso, verfolgten also die Richtung nach Mailand, und 40 494 Stück gingen über Luino in der Richtung nach Turin und Genua. Der Postpaketverkehr der Gotthardbahn wendet sich zu vier Fünfteilen nach dem Verkehrspunkte Mailand.

140 787 Stück dieser Pakete bewegten sich in der Richtung nach dem Süden und nur

57 479 in der Richtung vom Süden nach dem Norden. Italien hat eben außer seinen Agrarprodukten, die ja nicht in Postpaketen verschickt werden, bis zur Stunde überhaupt wenig zu exportieren; diese Thatsache findet gerade in diesen beiden Zahlen einen treffenden Ausdruck.

Der gesammte Postpaketverkehr Italiens mit Deutschland betrug im Jahre 1884/85 = 150 771 Stück. Hiervon gingen durch den Gotthard 98 653 und über den Brenner 49 287 Stück, über die Station Pontebba (Semmering) = 2412 Stück. Die Gotthardbahn vermittelt also 65,33 % des gesamten Postpaketverkehrs zwischen Deutschland und Italien. Es scheint also, daß das Schwergewicht der Verkehrsbeziehungen zwischen diesen beiden Ländern nicht im Verkehrsgebiet des Brenner seine Wurzeln hat.

Der gesamte Postverkehr Belgiens mit Italien beträgt nur 8673 Paketstücke. Davon gehen 6602 Stück durch den Mont Cenis und nur 1841 Stück durch den Gotthard.

Der Transit von Fahrpoststücken (Poststücke ohne Wertangabe bis zu 3 Kilo Gewicht) aus dem europäischen Norden über Schweizergebiet nach Italien war vor Bestehen der Gotthardbahn ein ganz minimer. Er entwickelte sich seit 1881 folgendermaßen[1]:

1881 =	7 200	Stück
1882 =	33 573	=
1883 =	103 433	=
1884 =	122 989	=
1885 =	158 717	=

Für die folgenden Jahre ist der Verkehr leider nicht ermittelt worden. Der Gesamttransit des Fahrpostverkehrs über Schweizergebiet entwickelte sich seit 1879 folgendermaßen:

---

[1] Schweizerische Post- und Telegraphenstatistik. Jahrgänge 1881—89.

1879 =	10 886 Stück	1885 =	358 192 Stück
1880 =	12 012 "	1886 =	407 545 "
1881 =	14 586 "	1887 =	441 578 "
1882 =	80 345 "	1888 =	424 494 "
1883 =	225 155 "	1889 =	497 803 "
1884 =	272 464 "		

Zu dieser Steigerung des Gesamttransites hat allerdings nicht bloß die Gotthardbahn beigetragen, sondern seit dem Jahre 1886 ist auch die Arlbergbahn als Posttransitlinie mit in die Linie gerückt.

Wenn die kommerziellen Beziehungen zwischen dem Norden Europas einerseits und Italien andererseits sich nach Eröffnung der Gotthardbahn wesentlich gebessert haben, so muß dies vor allem auch zum Ausdruck gelangen in der Statistik über die zeitliche Entwicklung des Postverkehrs zwischen diesen Ländern. Die Post ist ja der unerläßliche Vorläufer, der eigentliche Pfadfinder für die Anbahnung und Einleitung neuer geschäftlicher Verbindungen. Sie ist gleichsam die leichte Kavallerie, die voranreitet in dem Feldzuge, der darauf hinausgeht, in einem neu entdeckten Lande ergiebige Eroberungen zu machen.

Wir haben deshalb versucht, den Postverkehr zwischen der Schweiz und Italien einerseits und zwischen Deutschland und Italien andererseits in Tabelle VI für die Jahre 1880—1889 zur Darstellung zu bringen.

(Siehe die Tabelle VI auf Seite 51.)

Wir begegnen in den Zahlen dieser Tabelle durchweg einer raschen Entwickelungstendenz. Der Briefverkehr Deutschlands mit Italien hat sich gehoben von 2 516 200 Stück auf 5 253 500 Stück, also mehr als um das Doppelte.

Der Päckerei- und Barsendungsverkehr hob sich von 28 500 Stück auf 247 190 Stück, d. h. um mehr als das Achtfache. Um die zeitliche Entwickelung des Korrespondenzverkehrs mit Italien ins richtige Licht zu stellen, vergleichen wir dieselbe mit der Entwickelung des gleichnamigen Verkehrs mit allen übrigen Nachbarländern Deutschlands.

Nach unseren Berechnungen stieg in der Zeit von 1880—1889 der Korrespondenzverkehr Deutschlands mit nachstehenden Ländern um folgende Prozente[1]:

Mit der Schweiz	um 49 Prozent	
" Frankreich	" 31 "	
" England	" 59 "	
" Belgien	" 53 "	
" Holland	" 55 "	56 Prozent
" Dänemark	" 92 "	
" Rußland	" 21 "	
" Österreich-Ungarn	" 90 "	
" Italien	" 109 "	

Obschon Italien nicht unmittelbar an Deutschland angrenzt, wie alle diese übrigen Länder, und somit auch weniger Anhaltspunkte

[1] Berechnet auf Grundlage der Statistik der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für die Jahre 1880—89.

Tabelle VI.

Übersicht über die Entwickelung des Postverkehrs zwischen der Schweiz und Italien und Deutschland und Italien in den Jahren 1880—1889.

Jahr	Schweiz-Italien				Deutschland-Italien			
	Korrespondenzverkehr (Briefe)	Poststücke ohne Wertangabe bis 3 Kilo-Gewicht		Total	Korrespondenzverkehr[1]	Päckerei- und Barsendungsverkehr		Total
		aus Italien	nach Italien			aus Italien	nach Italien	
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
1880	2 298 920	—	—	—	2 516 200	6 700	21 800	28 500
1881	2 548 728	—	—	—	2 891 200	5 560	28 600	34 160
1882	3 337 412	17 334	22 253	39 587	3 035 400	12 750	68 600	81 350
1883	3 071 380	24 750	37 652	62 402	—	—	—	—
1884	2 842 736	25 045	40 435	65 480	3 730 100	15 290	120 600	135 890
1885	3 834 688	24 972	58 392	83 364	3 907 200	25 130	161 600	186 730
1886	—	—	—	—	4 170 300	26 440	151 606	178 010
1887	—	—	—	—	4 593 300	30 636	184 928	215 564
1888	—	—	—	—	4 744 700	37 627	189 496	227 123
1889	—	—	—	—	5 253 500	38 579	208 611	247 190

[1] Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben.

gegeben sind für ein rasches Aufleben des Briefverkehrs, ist die Zunahme des Briefverkehrs mit Italien doch nahezu doppelt so groß wie der Durchschnitt der Zunahme bei allen übrigen Ländern.

Es hat hier offenbar eines ganz besonderen Impulses bedurft, um für Italien eine solche Ausnahmestellung herbeizuführen. Dieser Impuls ist zu suchen in dem energischen Anreiz der Gotthardbahn auf die deutschen Kaufleute und Industriellen, mit Italien neue Beziehungen anzuknüpfen.

Für den Päckerei- und Barsendungsverkehr stellen sich die im gleichen Sinne und für die gleiche Zeit ermittelten Prozentzahlen folgendermaßen:

Schweiz	57	Prozent	
Frankreich	167	=	
England	269	=	
Belgien	78	=	
Holland	41	=	93 Prozent
Dänemark	30	=	
Rußland	48	=	
Österreich-Ungarn	54	=	
Italien	782	=	

Es ist geradezu überraschend, wie stark im Vergleich zu den übrigen Ländern der Verkehr mit Italien sich vervielfacht hat.

Dieser enorm hohe Satz von 782 Prozent dürfte jedenfalls auch im Zusammenhang stehen mit dem jährlich wachsenden Reisendenstrom nach Italien. Außerdem müssen jedenfalls auch solche Industrie- und Handelszweige mit Italien einen regen Verkehr pflegen, deren Artikel vorwiegend in kleinen Partieen verschickt werden[1]. —

VI.

Der Güterverkehr.

Die erste Voraussetzung für die Entwicklung eines lebhaften Güterverkehrs war offenbar diejenige einer möglichst günstigen Gestaltung der Tarife. In erster Linie galt es direkte Tarife nach Italien zu erstellen und in zweiter Linie in diese direkten Tarife möglichst niedrige Frachtsätze einzurechnen.

Direkte allgemeine Tarife bestehen zur Stunde für den Verkehr Deutschlands und der Schweiz mit Italien, dagegen keine solchen für den Verkehr Belgiens, Hollands, Englands und Frankreichs mit Italien.

Für die wichtigsten Transportartikel sind indessen nach den letzteren Ländern, wie übrigens auch nach der Schweiz und Deutschland, Specialtarife und Ausnahmetarife erstellt worden, so daß wenigstens der Verkehr in diesen Hauptartikeln ein direkter ist.

[1] In den Zahlen der deutschen Reichspoststatistik über den Verkehr mit Italien ist vermutlich auch ein Teil des über Italien sich vollziehenden Postverkehrs „Deutschland—Orient" mit eingeschlossen, was den Prozentsatz von 782 um merkliches erniedrigen dürfte. Wir sind nicht in der Lage, die diesbezüglichen Zahlen im einzelnen zu ermitteln.

Was die Höhe der Frachtsätze anbetrifft, so hatten die deutschen Bahnen bei der Tarifbildung die preußischen Grundtaxen eingerechnet; die schweizerischen Bahnen dagegen die preußischen Grundtaxen plus einem Zuschlag von 15—20 Prozent je nach der Entfernung der deutschen Stationen von der Schweizergrenze; die weitaus höchsten Frachtsätze aber berechneten die italienischen Bahnen. Die Taxzuschläge der schweizerischen Bahnen sind indessen nachträglich in Wegfall gekommen und auch die italienischen Bahnen haben sich allmählich zur Taxermäßigung bewegen lassen.

Im Jahre 1889 hatte die Gotthardbahn in rühmlicher Weise die niedrigsten Grundtaxen von allen schweizerischen Normalbahnen[1]. Allerdings besitzt sie einen einer virtuellen Länge von 64 km entsprechenden **Bergzuschlag**, was aber durch die schwierigen Betriebsverhältnisse gerechtfertigt wird.

Zwischen der Gotthard- und Brennerroute fand schon kurz nach Eröffnung der Gotthardbahn eine definitive Konkurrenzregulierung statt. Zwischen Gotthard- und Mont Cenisroute dagegen war bis zur Stunde den mannigfaltigsten Tarifkämpfen der freieste Spielraum gelassen. Erst gegen Ende des Jahres 1890 wurden Versuche gemacht, auch hier die Konkurrenzverhältnisse definitiv zu ordnen.

Wie gestaltet sich nun aber in concreto, zahlenmäßig, die Höhe der Frachtkosten nach Eröffnung der Gotthardbahn, im Vergleich zu denjenigen vor Eröffnung derselben? mit anderen Worten: wie groß sind die Frachtersparnisse, welche uns die Gotthardbahn im Vergleich zu früher gebracht hat? Der großen Schwierigkeiten derartiger Berechnungen wegen beschränken wir uns auf die Heranziehung eines einzigen, dafür aber ganz bestimmten konkreten Falles. Wir wollen untersuchen, wie sich die Frachtverhältnisse gestalten zwischen der Saar- und Moselgegend einerseits, Oberitalien und speciell der Poebene andererseits. Als Mittelpunkt der Saar- und Moselgegend betrachten wir Saarbrücken. Als wichtigste Verkehrspunkte Oberitaliens greifen wir Mailand, Turin, Alessandria, Modena und Verona heraus. Um einen einheitlichen durchschnittlichen Frachtsatz von Saarbrücken nach dem Herzen Oberitaliens zu erhalten, nehmen wir von diesen fünf Frachtsätzen dann wiederum nur den Durchschnitt.

Als deutschen Ausgangspunkt wählen wir, nicht ohne Absicht, Saarbrücken; Saarbrücken liegt genau auf jener früher näher beschriebenen Linie, welche die ehemaligen Verkehrsgebiete des Brenner und des Mont Cenis voneinander trennte. Die Vorteile der Gotthardbahn müssen speciell für diesen Punkt besonders scharf hervortreten. Wenn für diesen Punkt nicht wesentliche Frachtersparnisse zu verzeichnen sind, so ist es für alle übrigen sowohl östlichen wie westlichen Punkte erst recht nicht der Fall. Als Transportartikel greifen wir nur die Erzeugnisse der Hauptindustrieen heraus.

Die Hauptindustrieen der Saar sind nun: die Glas-, Por-

[1] Ulrich, Eisenbahntarifwesen S. 380.

zellan-, die Leder-, chemische, Kohlen- und Eisenindustrie.

Den Artikel Kohle lassen wir im Folgenden aber weg, denn er erwies sich vor Eröffnung der Gotthardbahn überhaupt noch nicht als exportfähig nach Italien, eine Vergleichung wird daher hinfällig.

Die Hauptartikel der Glasindustrie gelangten nun vor Eröffnung der Gotthardbahn über den Brenner im Durchschnitt mit 76,92 Frcs. per Tonne belastet in das Herz der Poebene, nach Eröffnung der Gotthardbahn aber drangen sie schon mit 58,56 Frcs. bis ins Centrum der Poebene vor; es ergiebt sich demnach eine Frachtersparnis per Tonne von Frcs. 14,86 = 24,5 Prozent.

Für die Porzellan- und Thonwarenindustrie stellen sich die betreffenden Zahlen auf [1]:

	55,59 Frcs.	41,70 Frcs.	14,63 =	26,3 Prozent
Lederindustrie	87,96 "	69,10 "	18,86 =	21,4 "
Chemikalien	74,43 "	56,22 "	18,21 =	24,5 "
Eisenindustrie	53,82 "	31,24 "	22,50 =	41,8 "

Lassen wir die ganz besonders begünstigte Eisenindustrie außer Betracht, so ergiebt sich eine durchschnittliche Frachtermäßigung von rund 25 Prozent.

Gegenwärtig fahren jährlich, wenn wir die gesamte Güterbewegung in volle Wagenladungen aufrechnen, 40 000 Wagenladungen à 10 Tonnen im internationalen Verkehre durch den Gotthardtunnel, d. h. täglich 110 Wagenladungen. Wie wir später noch sehen werden, entfallen mehr als vier Fünfteile dieses gesamten Verkehrs auf dasjenige Gebiet, welches sich der größten Tarifermäßigung zu erfreuen hat, nämlich auf die Rheingebiete und die Schweiz. Wir können daher nicht fehlgehen, wenn wir annehmen, daß für jede dieser 40 000 Wagenladungen eine durchschnittliche Frachtersparnis von 140 Mark zu verzeichnen sei. Es ergäbe sich demnach für die Güterbewegung via Gotthard eine Gesamt-Frachtersparnis von 40 000 × 140 = 5 600 000 Mark, was, zu 4 Prozent kapitalisiert, einem berechtigten Anlagekapitel von

140 000 000 Mark = 175 000 000 Frcs. entsprechen würde.

Sehen wir davon ab, die größere Raschheit und Sicherheit des Güterverkehrs via Gotthard ebenfalls in Geld zu veranschlagen und addieren wir zu diesen 5 600 000 Mk.
den früher berechneten Geldwert der Zeit- und
Billetpreisersparnisse von zusammen 3 048 000 "
so bringt uns die Gotthardbahn eine Erleichterung der Kosten für die Verkehrsbewältigung von 8 648 000 Mk.
oder von 10 810 000 Frcs.

was, zu 4 Prozent kapitalisiert, einem zinstragenden Kapital von 270 250 000 Frcs. entsprechen würde. Da die Anlagekosten dieser neuen Route in ihrer ursprünglichen Form 238 000 000 Frcs be-

[1] Die folgenden Daten stützen sich auf eine Arbeit von Franz Woas, veröffentlicht in der Frankfurter Zeitung 1883, Nr. 94 u. 99 Beilage.

tragen, so haben sich demnach, am Maßstabe des ökonomischen Nutzeffektes der Bahn gemessen, die hohen Opfer als durchaus gerechtfertigt erwiesen.

Steht nun aber diese Frachtersparnis auch in Übereinstimmung mit der Wegersparnis?

Die durch die Gotthardbahn herbeigeführten Wegersparnisse betragen

von Saarbrücken	nach	Verona	= 167 km
= =	=	Modena	= 233 =
= =	=	Alessandria	= 498 =
= =	=	Turin	= 525 =
= =	=	Mailand	= 390 =

d. h. Saarbrücken ist dem Centrum Oberitaliens im Durchschnitt um 363 km näher gerückt worden. Früher betrug die Entfernung 1148 km, jetzt aber nur noch 785 km. Die Wegabkürzung beträgt 32 Prozent. Die Frachtersparnis, welche ja nur 25 Prozent beträgt, bleibt demnach um 7 Prozent hinter der Wegersparnis zurück. Die Frachtermäßigung beträgt nur 74 Prozent von dem, was man mit Rücksicht auf die Wegabkürzung eigentlich erwarten sollte. Die Gründe für dieses Mißverhältnis liegen in den im Vergleich zur Brennerroute relativ ungünstigen Betriebs- und Tarifverhältnissen der Gotthardroute. Indessen seit Eröffnung der Gotthardbahn sind doch ziemlich erhebliche Taxermäßigungen eingetreten, so daß sich gegenwärtig Wegabkürzung zu Frachtersparnis nicht mehr verhalten dürften wie 100 : 74, sondern wie 100 : 85, was einer durchschnittlichen Frachterparnis von 29 Prozent entsprechen würde.

Wenden wir uns nun nach diesen vorgängigen Bemerkungen zu der Frage der thatsächlichen Entwickelung und des gegenwärtigen Standes des Gotthard-Güterverkehrs.

(Siehe Tabelle VII auf Seite 56.)

Aus Kolonne I obiger Tabelle ersehen wir, daß der Gesamtverkehr der Gotthardbahn von 1883—1889 fortwährend gestiegen ist; die kleinen Rückschläge im Jahre 1886 und 1888 sind die Folgewirkungen des Auftretens der Cholera in Italien und der Einführung des neuen italienischen Zolltarifes, welche letztere ein ungewöhnliches Anschwellen des Verkehrs zu Ende des Jahres 1887 veranlaßt hatte. Es stieg der Gesamtverkehr von 278 677 Ton. im Jahre 1883 auf 421 503 Ton. im Jahre 1889, er stieg also um 51,5 Prozent.

Der Verkehr speciell mit Italien hingegen stieg in geringerem Grade, nämlich nur um 34 Prozent.

Wesentlich verschieden gestaltet sich die Verkehrs-Entwickelung je nach der Richtung des Verkehrs. Der Verkehr von Italien nach dem Norden ist einem starken Schwanken unterworfen, verrät aber doch, den Zeitraum als Ganzes ins Auge gefaßt, deutlich die Tendenz zum Steigen; derjenige vom Norden nach Italien stieg nur um 18 Prozent.

Im Durchschnitt der Jahre 1883—1889 betrug die Verkehrsbewegung vom Süden nach dem Norden . . . . . 140 138 T.
diejenige vom Norden nach dem Süden dagegen . . 268 076 T.

Tabelle VII.

Übersicht über die Entwickelung des Güterverkehrs über die Gotthardbahn in den Jahren 1883—1889

alles in Tonnen à 10 Metercentner.

Entwickelung des Total-verkehrs bezogen auf die ganze Länge der Bahn	Entwickelung des Verkehrs mit Italien	mit Italien		Verkehr mit Italien nach Richtungen		Verkehr mit Italien nach Ländern und Richtungen				Jahrgang
		Schweiz-Italien	außer-schweizerische Länder-Italien	von Italien	nach Italien	Schweiz		nichtschweizerische Länder		
						von Italien	nach Italien	von Italien	nach Italien	
278 677	343 165	101 980	241 185	103 253	239 912	65 985	35 995	37 268	203 917	1883
295 187	391 671	139 356	252 315	135 890	255 781	96 564	42 792	39 326	212 989	1884
327 417	421 200	164 069	257 131	153 992	267 208	115 666	48 403	38 326	218 805	1885
308 219	374 510	115 908	258 602	111 443	263 067	74 813	41 095	36 630	221 972	1886
402 260	446 541	132 194	314 347	132 818	313 723	89 261	42 933	43 557	270 790	1887
383 452	421 659	148 077	273 582	165 990	255 669	110 129	37 948	55 861	217 721	1888
421 503	458 752	162 261	296 491	177 579	281 173	113 439	48 822	64 140	232 351	1889[1]

[1] Das Jahr 1890 zeigt gegenüber 1889 nicht das günstige Ergebnis wie der Personenverkehr. Es macht sich ein Rückschlag geltend. Die Gründe liegen in der mißlichen Lage Italiens. Im einzelnen fehlen uns noch die Zahlen.

Die Verkehrsbewegung vom Norden nach dem Süden ist also nahezu doppelt so groß wie diejenige in umgekehrter Richtung.

Das Material der Gotthardbahn gestattet uns leider nicht, zu verfolgen, wie stark jeder einzelne der außerschweizerischen Staaten am Gotthardverkehr beteiligt und wie sich derselbe im Laufe der Jahre entwickelt hat. Die schweizerische Handelsstatistik[1] aber giebt uns wenigstens für den ersten Teil der Frage und wenigstens für die Jahre 1887, 1888 und 1889 hinreichenden Aufschluß. Nach dieser Statistik betrug der über Schweizergebiet stattfindende Gotthardtransit im Durchschnitt dieser drei Jahre 3 022 000 Metercentner.

Hieran participiert

Deutschland	mit	2 473 660	q	oder mit	81,86	Prozent
Österreich	=	18 600	=	= =	0,64	=
Belgien	=	293 109	=	= =	9,69	=
England	=	131 627	=	= =	4,34	=
Frankreich	=	104 903	=	= =	3,47	=

Vom gesamten nichtschweizerischen Gotthardverkehr entfallen mehr als vier Fünfteile auf Deutschland. Deutschland hatte also seiner Zeit allen Grund, energisch für den Gotthardgedanken in die Schranken zu treten; die Gotthardbahn steht vorwiegend im Dienste deutscher Interessen.

Die Gotthardbahn vermag uns aber wieder eine andere Frage zu beantworten, nämlich die, wie stark die sowohl südlichen wie nördlichen Zufahrtsrouten zum Gotthard durch den nichtschweizerischen Gotthardtransit beansprucht werden[2]. Als südliche Zufahrtslinien zum Gotthard sind zwei zu nennen, diejenige von Pino über Novara nach Turin einerseits, nach Alessandria und Genua andererseits, und diejenige von Chiasso nach Mailand — und von hier nach Modena, Bologna einerseits, nach Verona und Venedig andererseits. Der vom Norden nach dem Süden sich bewegende Verkehrsstrom teilte sich nun im Durchschnitt der Jahre 1884—1887 in folgendem Verhältnis in diese beiden Verkehrsarme

157 594 Tonnen entfielen auf die Route (Chiasso) Mailand-Verona und Mailand-Bologna.

76 793 auf die Route (Pino) Novara-Genua und Novara-Turin;

der Zweigstrom, der sich über Mailand direkt in das Herz Oberitaliens ergießt, ist also mehr als doppelt so stark wie jener Zweigstrom nach dem westlichen Italien, nach Genua und Turin. Der vom Norden nach dem Süden fließende Güterstrom, der nach Verlassen des Gotthardtunnel deltaartig nach den verschiedensten Richtungen sich verzweigt, hat also zum Hauptzielpunkt die Stadt Mailand.

Anders verhält es sich mit dem Verkehrsstrom in umgekehrter Richtung. Im Mittel der Jahre 1884—1887 betrug der südnördliche außerschweizerische Gotthardverkehr 38 718 Tonnen.

[1] Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande, 1887/89.

[2] Warenstatistik über den Verkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt, geführt von der Gotthardbahn. Manuskripte 1884—89.

Hiervon lieferte die Route

Genua-Gotthard (Pino) = 15 155 Tonnen
Mailand-Gotthard (Chiasso) = 23 562 "

Der Verkehrsarm via Mailand erscheint uns hier relativ schwächer und zwar aus dem einfachen Grunde, weil der Hauptsitz für den Export italienisch-agrarischer Erzeugnisse nicht in Mailand, sondern in den Städten des westlichen Italien zu suchen ist. Schon kurze Zeit nach Eröffnung der Gotthardbahn verpflichtete sich z. B. eine einzige Firma in Turin, gegen besondere Frachtbegünstigungen jährlich 5000 Wagenladungen Lebensmittel durch den Gotthard zu schicken.

Im ersten Falle verhält sich der Mailänder zum Genueser Verkehrsarm wie 2 : 1, im letzteren Falle aber nur wie 3 : 2. Für den Verkehr vom Süden nach dem Norden ist die Verkehrsrichtung über Genua relativ bedeutsamer als diejenige über Mailand. Diese Verhältniszahlen beziehen sich nur auf den außerschweizerischen Gotthardtransit. Ziehen wir auch die Schweiz herbei, so gestalten sich für die Verkehrsrichtung vom Süden nach dem Norden infolge der Nähe und der Bedeutung des Hafens von Genua die Verhältnisse wesentlich anders.

Wenden wir unseren Blick nach der Nordseite des Gotthardtunnel, so finden wir, daß der gesamte nichtschweizerische Gotthardverkehr nach Norden strahlenförmig oder fächerförmig in fünf Verkehrsarme sich spaltet. Diese fünf Zufahrtslinien schneiden an folgenden fünf Punkten die schweizerische Nordgrenze:

1. in Delle im Berner Jura
2. " Basel
3. " Waldshut
4. " Singen
5. " Romanshorn am Bodensee.

Wie participieren nun diese fünf Routen am Gotthardverkehr?

Im Durchschnitt der Jahre 1884—1889 betrug der nichtschweizerische Gotthardtransit = 2 920 000 q.

Hiervon entfallen auf die Route

Delle-Frankreich	= 62 710	q	= 2,16	Prozent
Basel-Rhein	= 2 580 134	"	= 88,36	"
Waldshut-Baden	= 109 353	"	= 3,74	"
Singen-Württemberg	= 33 229	"	= 1,15	"
Romanshorn-Bodensee-Bayern-Sachsen	= 134 225	"	= 4,59	"

Bedenken wir, daß auch der gesamte Verkehr über die Route Delle-Frankreich vorher den Verkehrspunkt Basel passiert, so ergiebt sich die auffallende Thatsache, daß mehr als $^9/_{10}$ des gesamten nichtschweizerischen Gotthardverkehrs durch die Stadt Basel strömen.

Von Basel aus teilt sich der Gotthardstrom alsdann wiederum in zwei Verkehrsarme, in den linksrheinischen und den rechtsrheinischen.

Auf die linksrheinische oder elsässische Route entfallen 2 112 731 q = 81,85 Prozent, auf die rechtsrheinische oder

badiſche Route aber nur 467 403 = 18,15 Prozent. Am geſamten nichtſchweizeriſchen Gotthardverkehr participiert die linksrheiniſche Route allein mit 72 Prozent. Die linsrheiniſche Eiſenbahn bildet ſomit die eigentliche Stammlinie oder Schwerlinie im Gotthardverkehr.

Nehmen wir an, daß durch die zwei Routen Baſel und Delle die weſtliche, durch die drei Routen Waldshut, Singen und Romanshorn die öſtliche Hälfte des cisalpinen Verkehrsgebietes bedient werde, ſo verhalten ſich die Verkehrsgrößen beider Gebietshälften wie 9,5 : 1. Die Beteiligung des ſüdlichen, ſüdöſtlichen, öſtlichen und centralen Deutſchland am Gotthardverkehr iſt demnach als recht beſcheiden zu bezeichnen. Sie beträgt nur ein Zehnteil des geſamten außerſchweizeriſchen Gotthardverkehrs.

Der Schwerpunkt des centraleuropäiſch-italieniſchen Verkehrs liegt wahrlich nicht am Bodenſee, wie die Genueſen ſeiner Zeit hartnäckig behaupteten[1], ſondern zu beiden Seiten des unteren Rheins, da ſprudeln die Quellen, welche den Gotthard ſpeiſen. Weil dem aber ſo iſt, ſo dürfen wir auch ohne weiteres den Schluß ziehen, daß zur Stunde es abſolut nicht gerechtfertigt und nicht notwendig erſcheint, zwiſchen Gotthard und Brenner noch weitere Alpenbahnen zu bauen, denn unſere Zahlen zeigen, daß von den öſtlichen Gebieten kein bedeutender Verkehr (auch vom Verkehrsgebiet des Brenner nicht) und vor allem kein Maſſenverkehr zu erwarten iſt; diejenigen Gebiete Deutſchlands, wo die Grundlagen geſchaffen ſind für einen bedeutenden Verkehr mit Italien, ſind durch die Gotthardbahn vollauf befriedigt worden; für die übrigen Gebiete aber iſt der in Ausſicht zu nehmende Verkehr ein viel zu geringer, als daß die enormen Opfer, welche eine neue Alpenbahn erheiſcht, dadurch nur irgendwie gerechtfertigt würden. Damit iſt nicht ausgeſchloſſen, daß wirtſchaftliche Regſamkeit, Wohlſtand und Kultur ſich allmählich ſo heben werden, daß ſpäterhin noch weitere Alpenbahnen entſtehen werden.

Wir wollen noch einen Schritt weiter gehen; wir wollen verſuchen darzuſtellen, wie die einzelnen Gebietsteile, z. B. die verſchiedenen Eiſenbahnbezirke ſpeciell innerhalb Deutſchland an dieſem Gotthardverkehr Anteil nehmen.

Für 17 deutſche Eiſenbahnbezirke finden ſich die diesbezüglichen Zahlen in der Tabelle Nr. VIII niedergelegt[2].

(Die Tabelle VIII ſiehe Seite 60.)

Wie der Verkehr zwiſchen dieſen Eiſenbahnbezirken und Italien in den wichtigſten Transportartikeln ſich geſtaltet, darüber giebt die Tabelle Nr. IX hinreichenden Aufſchluß.

(Die Tabelle IX ſiehe Seite 61.)

Über die qualitative Beſchaffenheit des Gotthardverkehrs als Ganzem (Tranſit-, direkter und Lokalverkehr) mögen nachſtehende

---

[1] Siehe die Zeitung „La Borsa“, Genua, Nr. 1 u. 7, 1865, und die Broſchüre „Gothard, Lukmanier ou Splugen sous le rapport commercial“, 1865.

[2] Zuſammengeſtellt nach der Warenſtatiſtik der Gotthardbahn. Manuſkripte 1884—89.

Tabelle VIII.

Übersicht über die Beteiligung der verschiedenen deutschen Eisenbahnbezirke an der deutsch-italienischen Güterbewegung durch den Gotthard.

Alles sind Durchschnittszahlen aus den vier Betriebsjahren 1884—1887.

Alles in Metercentner.

Bahnbezirke	Güterbewegung Deutschlands		Güterbewegung nach Deutschland		Summa	%
	nach dem östlichen Italien über Chiasso, Mailand, Verona, Bologna	nach dem westlichen Italien über Luino, Novara, Genua, Turin	aus dem östlichen Italien	aus dem westlichen Italien		
Bayerische Staatsbahnen	16 564	34 362	11 904	12 882	75 712	2,31
Württembergische Staatsbahnen	13 862	10 507	10 088	6 601	41 058	1,11
Badische Staatsbahnen	47 724	21 834	22 641	27 863	120 062	3,16
Elsaß-Lothringische Bahnen	221 656	168 700	15 930	38 642	444 928	17,81
Pfälzische Bahnen	24 659	5 478	5 301	1 972	37 410	1,44
Main-Neckarbahn	4 949	1 915	4 275	5 648	16 787	0,38
Hessische Ludwigsbahn	14 069	7 114	10 915	11 613	43 711	0,96
Eisenbahndirektionsbez. Frankfurt	2 626	1 664	2 501	2 303	9 094	0,18
Köln links	646 517	150 157	26 738	9 628	833 040	36,36
Köln rechts	241 524	160 003	3 042	3 745	408 314	18,34
Elberfeld	189 121	134 099	1 052	1 526	325 798	14,76
Erfurt	4 894	3 752	1 210	5 224	15 080	0,39
Magdeburg	8 626	10 988	72	573	20 259	0,89
Hannover	14 198	5 101	1 037	2 279	22 615	0,88
Altona	222	238	105	317	882	0,08
Lübeck-Büchener Bahn	—	103	53	386	542	—
Braunschweig	1 399	321	9	48	1 777	—
Sächsische Staatsbahnen	10 067	12 531	879	8 148	31 625	1,08

NB. Der Verkehr zwischen Belgien, Holland und England einerseits, Italien andererseits, ist bezüglich derjenigen Artikel, für welche keine Specialtarife errichtet sind, in den Verkehrszahlen für die beiden Bezirke Elsaß-Lothringen und Köln links-*rheinisch* mit inbegriffen.

Tabelle IX.

Übersicht über den Verkehr in den wichtigsten Transportartikeln zwischen den Eisenbahnbezirken Deutschlands einerseits und Italien andererseits (über den Gotthard).

Die Zahlen beziehen sich auf das Betriebsjahr 1887. — Alles in Metercentner.

		Bayerische Staatsbahnen	Württembergische Staatsbahnen	Badische Staatsbahnen	Elsaß-Lothringer Bahnen	Pfälzer Bahnen	Main-Neckarbahn	Eisenb.-Dir.-Bez. Frankfurt (einschl. hess. Ludwigsb.	Köln links	Köln rechts	Elberfeld	Erfurt	Magdeburg	Hannover	Altona	Lübeck-Büchener Bahn	Sächsische Staatsbahnen
	1. Italien-Deutschland.																
1	Baumfrüchte	336	2062	1245	6430	509	1529	5658	2101	458	498	744	100	105	407	—	354
2	vegetabilische Öle	378	1266	1166	4653	—	370	1216	667	258	28	2892	52	73	3	50	6374
3	Flachs, Hanf, Werg 2c.	16300	321	7185	1621	4	34	24	10844	119	74	3	808	—	—	—	201
4	Farberden	128	326	11531	1789	—	2123	7998	20	300	—	—	104	—	100	—	—
5	roher Marmor, Bausteine 2c.	525	1265	2473	3614	—	839	1469	1031	3144	23	—	—	8	2	—	24
	2. Deutschland-Italien.																
1	Eisen, roh und alt, Erze	300	2649	32577	68394	2490	505	4629 / 1673	66879	21374	47580	300	1	2866	—		1208
2	Eisenbahnschinen, neue, Räder, Schwellen und Zubehör	—	4960	206	28607	—	—	—	12662	63611	61265	4	—	10312	—		194
3	Eisen, fabriziert	1903	2123	1582	211057	30251	155	583	220366	113623	103512	164	226	1998	189		422
4	Maschinen, zus. und Maschinenteile	4420	6247	11688	44890	1924	288	4284	9414	5872	8569	1035	4536	3199	620		18616
5	Eisenwaren	653	2291	2158	4567	2750	93	1056	10594	4726	21271	2525	286	833	22		977
6	Kohlen[1]	10817	101	2900	—	—	—	—	638400	354400	68200	—	—	100	—		—
7	Glas- und Glaswaren	7400	22	386	15456	—	59	1671	7260	1223	3986	166	207	1506	6		3265
8	Säuren, Laugen, Beizen, Holzessig	11	221	403	203	2574	17	2035	237	125	1627	139	1872	1873	9		235
9	Papier und Karton	428	937	2807	199	5	195	559	309	17	72	94	4	277	6		369
10	Leder und Lederwaren	115	313	159	152	9	366	1740	573	90	48	122	5	9	4		106

[1] Die Kohlen für den Konsum der Gotthardbahn sind mit inbegriffen. Im übrigen gilt die gleiche Bemerkung wie bei Tabelle VIII.

Zahlen einigen Aufschluß geben. Im Durchschnitt der Jahre 1887 bis 1889 participierten am Gesamtverkehr in beiden Richtungen:

die	Brennmaterialien	mit 24,11 %
=	Lebensmittel	= 24,73 =
=	Baumaterialien	= 10,— =
=	Metallindustrie	= 18,74 =
=	Textilindustrie	= 6,03 =
=	Gerberei	= 0,42 =
=	Glas- und Thonwaren	= 1,39 =
=	Papierfabrikation	= 1,05 =
=	Strohindustrie	= 0,22 =
=	Holzindustrie	= 1,05 =
=	Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie	= 6,12 =
=	Hülfsmittel zum Transport	= 1,91 =
=	Nichtrubrizierte Waren	= 4,23 =
		100,— %

Die vier Gruppen von Transportartikeln: Brennmaterialien, Lebensmittel, Metallprodukte und Baumaterialien umfassen zusammen allein 77,58 Prozent des gesamten Gotthardverkehrs. Da sämtliche Transportartikel dieser vier Gruppen eigentliche Massenartikel im engeren Sinne des Wortes sind, so geht aus dieser einen Zahl zur Genüge hervor, in wie hohem Grade der Gotthardverkehr den Charakter eines ausgeprägten Massenverkehrs an sich trägt. Alle irgendwie wertvolleren Artikel treten der Menge nach sehr in den Hintergrund.

Nachdem wir nun den Gotthardverkehr nach verschiedenen Seiten hin etwas genauer analysiert haben, wird uns offenbar auch die Frage äußerst nahe gerückt, zu untersuchen, welche Rückwirkungen dieser **neue** Gotthardverkehr auf den **alten** Brennerverkehr und Mont-Cenisverkehr geäußert hat und welche Konsequenzen sich daraus für die Beurteilung der Frage der Verkehrs-Neubildung auf seiten des Gotthard ziehen lassen.

Vor Bestehen der Gotthardbahn existierten drei Wege, auf denen die Frachtgüter aus Italien nach dem Norden und umgekehrt gelangen konnten. Die Güter gelangten entweder über den Brenner, durch den Mont Cenis oder sie nahmen den Weg über die schweizerischen Alpenpässe.

Wenn wir nun genau wissen, wie groß der Verkehr war, der sich vor Bestehen der Gotthardbahn über diese verschiedenen Alpenverkehrswege bewegte, wenn wir alsdann verfolgen können, wie stark dieser Verkehr der alten Routen nach Eröffnung der Gotthardbahn zurückging und welche Verkehrsgröße andererseits bei der Gotthardbahn inzwischen heranwuchs, können wir offenbar durch einfache Subtraktion des Verkehrsrückganges der alten Routen vom Verkehrszuwachs dieser einen neuen Route ermitteln, ob die Gotthardbahn wirklich neuen Verkehr zu wecken wußte oder ob bloß eine Verkehrsabtretung seitens der alten Verkehrswege an diesen neuen und besseren stattgefunden hat.

Wie viele Frachtgüter in den beiden Jahren vor Eröffnung der Gotthardbahn aus Italien durch den Mont Cenis und im Transit durch Frankreich nach der Schweiz, nach Deutschland, Belgien und England gelangten, wissen wir aus den Ergebnissen der französischen

Handelsstatistik, desgleichen wissen wir aus der österreichischen Handelsstatistik, wie viele Güter über den Brenner nach Deutschland und der Schweiz und umgekehrt verfrachtet wurden (freilich, ohne daß in letzterem Falle der Anteil für die Schweiz und für Deutschland ausgeschieden wäre). Dagegen wissen wir nicht, wieviel vor Eröffnung der Gotthardbahn über die schweizerischen Alpenpässe nach dem Norden und umgekehrt transportiert wurde. Die bis zum Jahre 1884 sehr unzureichend geführte schweizerische Handelsstatistik sagt uns bloß, wie viele Güter über die schweizerisch-italienische Grenze ein- und ausgeführt wurden. Da aber in diesen Zahlen auch ein umfangreicher Lokalverkehr mit inbegriffen ist, so lassen sich dieselben für unsere Zwecke nicht verwerten. Zudem ist in den Angaben der Gotthardbahn über den Verkehr mit Italien auch der gesamte Verkehr überseeischer Herkunft jeweilen mit inbegriffen, welcher Verkehr wiederum nicht neu, sondern meistenteils den Nachbarhäfen entzogen wurde. Es ist daher unmöglich, den zwischen Italien einerseits und den cisalpinen Ländern andererseits durch die Gotthardbahn *neugeweckten* Verkehr in der angedeuteten Weise zahlenmäßig durch die ganze Periode hindurch zu verfolgen.

Wir beschränken uns darauf, aus dieser Entwickelung nur einiges wenige, auf indirektem Wege Greifbare herauszugreifen. Da auch hierfür die Kenntnis des Rückganges des Mont Cenis- und des Brenner-Transites unerläßlich ist, geben wir die diesbezüglichen Daten in einer kleinen Tabelle Nr. X wieder[1].

Tabelle X.

Tabelle über den Rückgang des Transites[2] der beiden Alpenbahnen des Brenner und des Mont Cenis nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Alles in Metercenter.

	1. Brenner			2. Mont Cenis			Total
	Transit vom Süden nach dem Norden	Transit vom Norden nach dem Süden	Total	Transit vom Süden nach dem Norden	Transit vom Norden nach dem Süden	Total	
1880	804 054	336 336	1 140 309	459 944	292 862	752 806	**1 893 115**
1881	788 877	248 488	1 037 325	431 599	372 101	803 700	**1 841 025**
1882	549 811	237 540	787 351	358 290	319 254	677 544	**1 464 895**
1883	381 076	317 403	698 479	332 874	307 441	640 315	**1 338 794**
1884	376 836	294 914	671 750	250 206	131 523	381 729	**1 053 479**
1885	342 847	308 287	651 134	206 111	101 246	307 357	**958 491**
1886	342 444	342 928	685 372	199 371	111 555	310 926	996 298
1887	300 501	425 059	725 560	263 647[3]	123 483	387 130	1 112 690
1888	344 643	339 076	683 719	255 750[3]	94 647	350 397	1 034 116
1889				313 967[3]	151 163	365 130	

[1] Die Zahlen sind entnommen den Ausweisen über den auswärtigen Handel der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem „Tableau général du Commerce de la France". Nachweis der Seitenzahl unmöglich, Zahlen vielzerstreut!

[2] Unter dem Transit des Brenner und des Mont Cenis verstehen wir den über diese Linien sich vollziehenden Verkehr zwischen Italien einerseits, England, Belgien, Holland, Deutschland und einem Teil der Schweiz andrerseits.

[3] Steigende Weineinfuhr aus Italien nach der Westschweiz.

Im Durchschnitt der Jahre 1880 und 1881 betrug der deutsch-italienische Brennertransit 1 090 000 q, in den Jahren 1887 und 1888 aber nur noch 700 000 q. Die Abnahme beträgt rund 400 000 q = 36,37 Prozent. Der Mont Cenistransit fiel von 778 000 q auf 340 000 q, also um 438 000 q oder um 56,30 Prozent.

Der Mont Cenisverkehr hat demnach bedeutend stärker gelitten wie der Brennerverkehr. Die beiden Richtungen des Verkehrs wurden an beiden Orten sehr ungleich getroffen. Der Brennertransit blieb in der Richtung von Deutschland nach Italien durch die Gotthardbahn in seiner Größe völlig unberührt; er ist sogar nach Eröffnung der Gotthardbahn um etwas gestiegen. Der Verkehr aus Italien nach Deutschland dagegen fiel von 800 000 im Jahre 1881 auf 340 000 q im Jahre 1888, d. h. um 460 000 q oder um 57,5 Prozent.

Der Mont Cenistransit fiel in der Richtung *von* Italien von 446 000 q auf 230 000 q, also um 48,43 Prozent, derjenige in der Richtung *nach* Italien von 332 000 q auf 116 000 q, d. h. um 65,06 Prozent.

Die Thatsache, daß trotz der Gotthardbahn der nordsüdliche Brennertransit sich gleichblieb, läßt sich offenbar nur dadurch erklären, daß entweder im selben Maße, wie der Brennerbahn durch die Gotthardbahn Verkehr entzogen wurde, die Verkehrsbeziehungen des *absoluten* Brennerverkehrsgebietes mit Italien inzwischen lebhafter geworden sind oder daß diejenigen Verkehrsgebiete, welche der Brennerlinie durch die Gotthardbahn entrissen wurden, früher mit Italien *überhaupt* nicht oder doch nur sehr wenig in Beziehung standen, oder daß endlich diese beiden Momente Hand in Hand gingen, was offenbar zu einer allmählichen Steigerung des nordsüdlichen Brennertransites hätte führen müssen, wie es denn auch thatsächlich statthatte.

Daß aber der südnördliche Brennertransit um 57 Prozent zurückging, läßt sich, abgesehen von dem Rückgang des Baumwollimportes (über die Mittelmeerhäfen), sehr wohl dadurch erklären, daß durch die Gotthardbahn dem Brennertransit gerade für italienische Erzeugnisse sehr konsumkräftige Gebiete entzogen wurden, nämlich die dichtbevölkerten industriellen Rheingegenden. Wenn diese Gebiete *vor* dem Bestehen einer Gotthardbahn, weil vorwiegend auf die Metallindustrie angewiesen (deren Erzeugnisse Italien nicht zugänglich waren), relativ wenig Produkte nach Italien verschickten, so bezogen sie doch schon dazumal viele Produkte von Italien, und zwar geschah dies über den Brenner.

Beim Mont Cenistransit begegnen wir gerade der entgegengesetzten Erscheinung. Hier ging der Transit von Italien nur um 48 Prozent, derjenige nach Italien dagegen um 65 Prozent zurück. Die Gebiete, welche dem Mont Cenis durch den Gotthard entrissen wurden, zeigten in der Richtung nach Italien schon vor dem Jahre 1882 einen entwickelteren Massenverkehr, als es beim Brenner der Fall war.

Da wir aus der französischen Handelsstatistik entnehmen, daß Deutschland sowohl vor wie nach Eröffnung der Gotthardbahn am Mont Cenisverkehr nur mit ganz geringen, für uns nicht in Betracht kommenden Mengen beteiligt war; da wir ferner wissen, daß Deutschlands Verkehr über die Schweizer Alpenpässe vor Eröffnung der Gotthardbahn kaum nennenswert war und nur etwa 5000 Ctnr. hochwertiger Seide diesbezüglich in Betracht kommen können, da wir drittens wissen, daß der Brennerverkehr ausschließlich im Dienste deutscher Interessen steht, und da uns in vierter Linie wenigstens für die letzten drei Jahre bekannt ist, welchen Umfang der deutsche Gotthardtransit nach beiden Richtungen besitzt, so kann es uns nicht schwer fallen, wenigstens speciell mit Rücksicht auf den Verkehr zwischen Deutschland und Italien die wirkliche Verkehrszunahme des Gotthard in Zahlen zu fassen.

Der südnördliche Brennertransit ging von 1881 bis 1888 um 444,234 q zurück. Während desselben Zeitraums aber wuchs beim Gotthard in derselben Richtung ein Verkehr heran im Umfange von 558,610 q. Lassen wir an beiden Orten den eine Vergleichbarkeit dieser Zahlen störenden Artikel „Baumwolle" weg, so erhalten wir für den Brenner eine Verkehrsverminderung von 321 000 q.
Beim Gotthard aber eine Verkehrsbildung von 514 000 „

d. h. es ergiebt sich ein Überschuß zu Gunsten eines wirklich neuentstandenen Verkehrs von 193 000 q.

Diese Verkehrszunahme muß ohne Zweifel als ziemlich bescheiden bezeichnet werden. Hätte der Verkehr in italienischen Weinen auch nur einigermaßen einen Aufschwung genommen, so müßte die Verkehrszunahme in diesem einen Artikel diejenige von 193 000 q weit übersteigen. Ein Mehrimport von etwa 170 000 Hektoliter Wein wäre für ein Land wie Deutschland gewiß nichts Auffälliges. Wir betonen nochmals, die Verkehrszunahme in der Richtung vom Süden nach dem Norden muß als bescheiden bezeichnet werden.

Total anders verhält es sich mit dem Verkehr vom Norden nach dem Süden. Hier ist nicht bloß der deutsche Gotthardverkehr, sondern nahezu der gesamte gegenwärtige nichtschweizerische Gotthardverkehr von etwa 3 000 000 q jährlich wirklich durchaus neuer, erst durch die Gotthardbahn geweckter und geschaffener Verkehr, denn weder seitens des Brenner noch seitens des Mont Cenis hat eine Verkehrsabtretung an den Gotthard in dem Umfange stattgefunden, daß daraus die gegenwärtige Größe des nordsüdlichen Gotthardverkehrs sich auch nur entfernt erklären ließe. Erst durch die Gotthardbahn hat sich der Verkehr in schweren Massenartikeln so mächtig entwickelt, wie wir es an einer früheren Stelle seit dem Jahre 1882 zu verfolgen Gelegenheit hatten.

Da wir nunmehr sowohl die Größe des Gotthardverkehrs wie diejenige des Brennerverkehrs zahlenmäßig festgestellt haben, liegt die Versuchung nahe und ist die Möglichkeit auch geboten, über diese beiden Routen hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Bedeutung

speciell für Deutschland einige vergleichende Betrachtungen anzustellen.

Wir haben bereits früher festgestellt, daß die gesamte deutsch-italienische Verkehrsbewegung über den Gotthard im Durchschnitt der Jahre 1887—1889 2 500 000 q beträgt, diejenige über den Brenner aber nur 700 000 q.

Die Gotthardroute ist demnach seitens Deutschlands **3,5 Mal** stärker in Anspruch genommen wie die Brennerroute. Ganz verschieden stellt sich aber dies Verhältnis je nach der Richtung des Verkehrs.

Die Verkehrsbewegung von Italien nach Deutschland betrug im Durchschnitt der nämlichen Jahre

über den Gotthard rund 420 000 q
= = Brenner = 340 000 q

d. h. das Verhältnis von Brennerfrequenz zu Gotthardfrequenz stellt sich wie **1 : 1,24.**

Wenn Gotthard und Brenner mit Bezug auf den Import italienischer Erzeugnisse nach Deutschland nahezu dieselbe Bedeutung, nahezu dieselbe Verkehrsgröße besitzen, so läßt sich dies wohl dadurch erklären, daß sehr bedeutende Konsumplätze für italienische Produkte, wie München, Leipzig, Dresden und vor allem Berlin ꝛc., eben im Verkehrsgebiet des Brenner gelegen sind.

In der Richtung von Deutschland nach Italien aber zeigt die Gotthardbahn eine Jahresleistung von 2 200 000 q; die Brennerroute nur eine solche von 384 000 q. Das Verhältnis der Transportleistung des Brenner zu derjenigen des Gotthard stellt sich hier wie **1 : 5,7.**

Lassen wir bei beiden Routen Kohle und Eisen und deren Fabrikate, also die eigentlichen Massenartikel, als Transportartikel außer Betracht, so stellt sich das Verhältnis wiederum ganz anders, in diesem Falle erhalten wir für die Gotthardbahn eine Jahresleistung von 271 000 q und für den Brenner eine solche von 175 000 q und das Verhältnis von Brenner zu Gotthard stellt sich alsdann wie **1 : 1,5.**

Ziehen wir hieraus das Facit, so können wir sagen:

1. Im südnördlichen Verkehr stehen die beiden Routen Gotthard und Brenner in nahezu gleichem Maße im Dienste deutscher Interessen.

2. Im nordsüdlichen Verkehr und bei Berücksichtigung der schweren Massenartikel transportiert die Gotthardbahn 5—6 Mal soviel an deutschen Produkten wie die Brennerroute; bei beidseitiger Außerachtlassung dieser Massenartikel aber wird die Gotthardroute vom deutschen Handel nur um die Hälfte stärker benützt als die Brennerbahn. —

Im großen Ganzen müssen wir im deutsch-italienischen Handel die **Gotthardbahn** als die **Stamm- oder Hauptlinie** betrachten; die Brennerbahn zeigt mehr den Charakter einer bloßen **Hülfs- oder Nebenlinie.** —

Wenn der Verkehr in den Massenartikeln der Bergwerks- und

Metallinduſtrie einen ſo enormen Aufſchwung genommen hat, wie oben angedeutet wurde, ſo muß dieſe Thatſache am eklatanteſten zum Ausdruck gelangen bei einer chronologiſchen Zuſammenſtellung der Zahlen für den ſchweizeriſchen Tranſit[1].

Wir ſtellen dieſe Zahlen zuſammen für die Jahre 1879—1889:

		Eingang über die Grenze von Italien	Ausgang über die Grenze von Italien	Geſamttranſit der Schweiz
1879	a.	75 766 q	72 197 q	1 933 950 q
1880	a.	51 177 "	47 195 "	1 998 340 "
1881	a.	69 668 "	62 937 "	1 646 600 "
1882	a.	310 850 "	641 821 "	2 732 606 "
1883	a.	514 379 "	1 843 603 "	4 152 696 "
1884	a.	599 969 "	2 066 014 "	4 377 894 "
1887	a.	518 262 "	2 825 249 "	4 417 821 "
1888	b.	581 870 "	2 256 532 "	4 319 465 "
1889	b.	591 127 "	2 718 569 "	4 684 129 "

a. Inkluſive Gewicht der in Hektoliter und Stück deklarierten Waren.

b. Exkluſive Gewicht der in Hektoliter und Stück deklarierten Waren.

Die wachſende Bedeutung der Schweiz als internationales Durchfuhrland mag aus dieſen Zahlen zur Genüge hervorgehen. Die Schweiz verdankt ihre diesbezügliche Stellung faſt ausſchließlich den neueſten Tunnelbauten und zwar vor allem dem Sankt Gotthard.

Am geſamten ſchweizeriſchen Tranſit iſt die Gotthardroute mit 67 98 Prozent die Arlbergroute nur mit 20 79 Prozent beteiligt.

Der im Tranſit über Schweizergebiet ſich ergießende Gotthardverkehr iſt demnach 3,25 Mal ſo groß wie der entſprechende Arlbergverkehr, bezw. wie der Verkehr vom Oſten nach dem Weſten Europas. Als Tranſitland wird die Schweiz von ſämtlichen europäiſchen Ländern nur übertroffen von Belgien.

Pro Kopf der Bevölkerung traf es im Jahre 1887 einen Wertbetrag des Tranſites, in

der	Schweiz	von	192 Francs
in	Belgien	"	226 "
"	Deutſchland	"	24 "
"	Frankreich	"	15,32 "
"	England	"	5,25 "
"	Italien	"	1,62 "[2]

Die großen Alpentunnel ſpielen im ſchweizeriſchen Verkehrs-

[1] Überſichtstabelle der Ein-, Aus- und Durchfuhr der Schweiz, 1879—84. Statiſtik des Warenverkehrs u. ſ. w. 1885—89.

[2] Warenverkehr der Schweiz. 1887. Einl. S. 34.

leben ungefähr dieselbe Rolle, wie die großen Häfen und Transitplätze in denjenigen Belgiens und der Niederlande.

Wenn die Schweiz ohne eigenen Seeverkehr dennoch einen so hohen Rang unter den Transitländern einnimmt, so darf man füglich sagen, daß ihr der Frachtverdienst aus dem Transit den in ihrer Handelsbilanz fehlenden Reedereiverdienst zu einem guten Teil ersetzt.

Was der durch die Alpentunnels für die Schweiz neu herbeigeführte Transit für die Finanzen der Bahngesellschaften zu bedeuten hat, erhellt am besten daraus, daß z. B. im Jahre 1887 von der Gesamt-Jahreseinnahme aus dem Güterverkehr der Schweiz von 44½ Millionen Francs rund 6300000 Francs oder 14,16 Prozent auf den Transit entfallen [1].

Dieser nunmehr sowohl von Norden nach Süden wie von Osten nach Westen die Schweiz durchziehende Transit ist für die Transportanstalten um so wertvoller, als er immer die längsten Strecken, die auf Schweizergebiet überhaupt denkbar sind, zu durchfahren und zu benützen pflegt, nämlich die Strecken Basel—Chiasso (Gotthard), Genf—Romanshorn (Arlberg—Frankreich) [2].

Die Schweiz ist durch die neuen Alpentunnel des Gotthard und des Arlberg zum wichtigsten Kreuzungspunkt der großen europäischen Verkehrsadern geworden. Hierin wurzelt die große finanzielle, allgemein volkswirtschaftliche und politische Bedeutung der Gotthardfrage.

Unsere Ausführungen am Schlusse des Kapitels „Personenverkehr" werden durch die Zahlen über den Gütertransit der Gotthardbahn wesentlich bekräftigt.

Zum Schlusse sei hier noch kurz die Frage berührt betreffend der Verkehrseinnahmen und der Rentabilität der Gotthardbahn.

Sehen wir vom Jahre 1883 ab, so stiegen die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 3450000 Francs im Durchschnitt der Jahre 1884—1886 auf 4550000 Francs im Jahre 1889 und diejenigen aus dem Güterverkehr von 6015000 Francs im Jahre 1883 auf 8173000 Francs im Jahre 1889. Im Mittel der Betriebsjahre 1887—1889 participiert an den gesamten Betriebseinnahmen der Personenverkehr mit 34,36 Prozent und der Güterverkehr mit 65,64 Prozent.

Im Durchschnitt derselben Jahre ergiebt sich eine Bruttoeinnahme pro Bahnkilometer:

a. aus dem Personenverkehr von 15416 Francs
b. = = Güterverkehr = 29456 =
Zusammen eine solche von 44872 Francs [3]

[1] Warenverkehr der Schweiz, 1888. Einleitung S. 53. Die Berechnung wurde durchgeführt von der schweizerischen Eisenbahnstatistik.

[2] Die durchschnittlich von den Transitgütern durchfahrene Strecke beträgt 260 Kilometer, der durchschnittliche Frachtsatz für den Tonnenkilometer beträgt 5 Centimeter.

[3] Geschäftsberichte.

Speciell im Jahre 1889 betrug dieselbe 47 831 Francs. Das Expertengutachten der Herren Escher und Stoll vom Jahre 1876 berechnete die Gesamtbruttoeinnahme auf 52 000 Francs pro Kilometer des ganzen Netzes, und die internationale Gotthardkonferenz veranschlagte dieselbe auf 48 000 Francs pro Kilometer. Es ist somit der Ansatz der internationalen Konferenz durch die Verkehrsziffern vom Jahre 1889 genau erreicht worden, während das Gutachten vom Jahre 1876 seine Ziffern für einstweilen noch etwas zu hoch angeschrieben hat. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug im Durchschnitt der letzten 3 Jahre 6 430 000 Francs jährlich.

Die bloßen Transporteinnahmen stellten sich im Jahre 1888 auf 11 631 499 Francs,
die reinen Betriebskosten oder die Betriebskosten im engeren Sinne stellten sich in diesem Jahre auf 6 049 110 Francs.
Es ergiebt sich somit ein Überschuß der Transporteinnahmen von 6 582 389 Francs.

Die reinen Betriebskosten (allgemeine Verwaltung, Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugsdienst, Fahrdienst) betragen somit 43,41 Prozent der Transporteinnahmen.

Im Durchschnitt sämtlicher Schweizerbahnen stellten sich im selben Jahre die reinen Betriebskosten auf 49,25 Prozent sämtlicher Transporteinnahmen. Das Verhältnis der Betriebskosten zu den Transporteinnahmen stellt sich also bei der Gotthardbahn durchaus nicht so ungünstig, wie man es in Anbetracht der bedeutenden Betriebserschwernisse vielleicht erwarten dürfte.

Der von der Gotthardbahn erhobene Bergtarifzuschlag scheint die diesbezüglichen Mehrkosten vollauf zu vergüten.

Es ist nicht uninteressant, zu verfolgen, wie hoch sich das gesamte Anlagekapital der Gotthardbahn, unter der Voraussetzung, daß es sämtlich hätte dem Privatkapitalmarkt entnommen werden müssen, im Laufe der Jahre verzinst haben würde.

Im Jahre 1883 hätte der für Verzinsung des Anlagekapitals verfügbar werdende Teil des Überschusses der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben hingereicht, um das gesamte Anlagekapital von der damaligen Höhe von

238 000 000 Francs zu 2,14 Prozent

zu verzinsen.

Die Prozentsätze stellen sich für die folgenden Jahre wie folgt:

1884 = 1,95 %
1885 = 2,05 „
1886 = 2,04 „
1887 = 2,25 „
1888 = 2,40 „
1889 = 2,56 „

Das Anlagekapital vermehrte sich inzwischen von 238 auf 247 Millionen Francs.

Wären die Staaten seiner Zeit nicht mit einer Subvention von 119 Millionen Francs beigesprungen, so wären somit die Aussichten hinsichtlich Verzinsung des Anlagekapitals ziemlich trostloser Natur.

Selbst bei einem Einschusse von 119 Millionen Francs à fond perdu verzinste sich das Aktienkapital von 34 Millionen Francs in den Jahren 1883 und 1884 nur zu 2,5 Prozent, 1885 und 1886 zu 3,5 Prozent, 1887 zu 5 Prozent, 1888 zu 6 Prozent, 1889 zu 7,4 Prozent.

1889 war die Gotthardbahn bereits in der Lage, 68 000 Francs als Dividende an die Subventionsstaaten bezahlen zu können. Laut vertraglicher Vereinbarung hat die Gotthardbahn von dem 7 Prozent übersteigenden Teil der Dividende die Hälfte an die Subventionsstaaten abzutreten und wenn die Dividende der Gotthardaktien trotz dieser Teilung des Gewinnes 8 Prozent oder darüber betragen sollte, so sind laut Konzessionsbedingungen Tarifreduktionen vorzunehmen.

Die Gotthardbahn hat in den Jahren 1883—1888 Reserven in der imposanten Höhe von 6 091 385 Francs angesammelt. Ihre Finanzlage darf daher zur Stunde als eine durchaus gesunde und wohlfundierte bezeichnet werden. —

VII.

Einfluß der Gotthardbahn auf die kommerzielle Stellung Italiens zu dem übrigen Europa.

Um uns ein annäherndes Bild zu verschaffen darüber, welche Veränderungen und Verschiebungen in den internationalen Handelsbeziehungen Italiens seit Eröffnung der Gotthardbahn sich vollzogen haben, stützen und berufen wir uns auf die Ergebnisse der seit vielen Jahren ziemlich einheitlich und gleichartig fortgeführten italienischen Handelsstatistik[1].

Wenn diese italienische Handelsstatistik, wie übrigens jede Handelsstatistik, nicht in der Lage ist, uns über gewisse spezifische Einzelheiten des internationalen Handelsverkehrs durchweg zuverlässige und brauchbare Auskunft zu geben, so können doch für Konstatierung von Veränderungen in den Gesamterscheinungen, in den großen Massenbewegungen, ihre Ergebnisse sehr wohl herangezogen werden.

Wir gehen nun zurück bis zum Jahre 1878 und unterscheiden alsdann zwei Perioden, eine vierjährige Periode von 1878 bis und mit 1881, welche der Eröffnung der Gotthardbahn unmittelbar voranging, und eine achtjährige Periode, umfassend den Zeitraum von 1882 bis und mit 1889, d. h. die Periode, während welcher die Gotthardbahn bereits im Betriebe ist. Wir wollen alsdann untersuchen, wie in dieser vierjährigen Periode einerseits, der achtjährigen Periode andererseits, die Handelsstaaten England, Frankreich, Belgien, Holland,

[1] Movimento Commerciale del Regno d'Italia. Jahrgänge 1878 bis und mit 1889.

Deutschland, die Schweiz und Österreich-Ungarn am italienischen Gesamtaußenhandel mit diesen sieben Ländern durchschnittlich pro Jahr sowohl absolut wie prozentuell beteiligt waren. Bei dem Hinarbeiten auf Durchschnittszahlen für diese ganzen Perioden werden zufällige Schwankungen im Handelsverkehre, wie sie sich innerhalb kürzerer Zeiträume abspielen, für unsere Zwecke bedeutungslos.

Über die Gestaltung der italienischen Handelsbewegung (ausschließlich des Edelmetallverkehrs) in diesen beiden Perioden giebt nun Tabelle XI Aufschluß.

(Siehe diese Tabelle auf Seite 72 und 73.)

Hiernach betrug die gesamte Handelsbewegung Italiens mit den oben angeführten sieben Ländern vor Eröffnung der Gotthardbahn 1 784 832 Lire jährlich.

An diesem Gesamtumsatz waren beteiligt:

England	mit 354 348 Lire	=	19,85 %	} 62,70 %	
Frankreich	= 764 838 =	=	42,85 =		
Belgien	= 19 789 =	=	1,12 =	} 16,62 %	
Holland	= 18 560 =	=	1,05 =		
Deutschland	= 115 328 =	=	6,45 =		
Schweiz	= 142 868 =	=	8,00 =		
Österreich-Ungarn	= 369 101 =	=	20,68 =	20,68 %	
	1 784 832 Lire		100,00 %		

Vor dem Jahre 1882 participierte Frankreich am italienisch-europäischen Handel[1] allein mit nahezu 43 Prozent, der große deutsche Zollverein aber nur mit 6,45 Prozent, also nur mit dem siebenten Teil dessen von Frankreich. Nach Frankreich folgt Österreich-Ungarn und erst in dritter Linie England. Der Handel der Schweiz mit Italien zeigt auffälligerweise vor dem Jahre 1882 ebenfalls einen viel höheren Wertbetrag als derjenige von ganz Deutschland. Es hängt dies indessen zusammen mit der bedeutenden Einfuhr der Schweiz an hochwertiger italienischer Seide. Der Handel Belgiens und Hollands ist desgleichen ein sehr geringer.

Frankreich besaß vor Eröffnung der Gotthardbahn gleichsam ein Handelsmonopol auf dem italienischen Markt. Für viele Artikel fehlte eine westliche Konkurrenz gänzlich. Für alle jene Artikel, für die weder seitens Englands noch seitens Österreich-Ungarns eine eifrige Mitbewerbung zu befürchten war, genoß Frankreich auf dem italienischen Markt zum mindesten eine sehr bevorzugte Stellung. Die Thatsache des Fehlens eines alpinen Verkehrsweges war für Frankreich gleichbedeutend mit der Existenz eines seine Industrie begünstigenden Differenzialzolles. Es wird uns nunmehr auch völlig klar, warum Frankreich sich ohne Unterlaß so energisch gegen das Gotthardprojekt gestemmt und warum es mit so großer Besorgnis

[1] Den gesamten Specialhandel Italiens mit den angeführten sieben Ländern bezeichnen wir der Kürze wegen immer als den europäisch-italienischen Handel, wenngleich nicht sämtliche Staaten Europas in diesen Zahlen mit inbegriffen sind.

Tabelle XI.

Übersicht über die Gestaltung des italienischen Außenhandels (Specialhandels) in den beiden Perioden vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn. (Alles in Lire.)

I. Alte Periode. 1878—81.

Land		1878	1879	1880	1881	Summe	Durchschnitt
England	Import	237 075	256 090	259 258	307 332	1 059 755	264 939
	Export	96 766	94 513	83 728	82 631	357 638	89 409
	Total	333 841	350 603	342 986	389 963	1 417 393	354 348
Frankreich	Import	264 622	289 824	294 815	327 582	1 176 843	294 211
	Export	444 423	437 918	476 379	523 791	1 882 511	470 628
	Total	709 045	727 742	771 194	851 373	3 059 354	764 838
Belgien	Import	15 268	14 195	12 379	14 651	56 493	14 123
	Export	6 505	6 016	4 020	6 123	22 664	5 666
	Total	21 773	20 211	16 399	20 774	79 157	19 789
Holland	Import	12 572	11 442	9 117	11 263	44 394	11 098
	Export	10 000	5 635	6 956	7 257	29 848	7 462
	Total	22 572	17 077	16 073	18 520	74 242	18 560
Deutschland	Import	36 520	42 651	44 790	66 338	190 299	47 575
	Export	60 849	63 800	78 380	67 985	271 014	67 754
	Total	97 369	106 451	123 170	134 323	461 313	115 328
Schweiz	Import	31 603	28 387	34 380	34 791	129 161	32 290
	Export	98 359	107 166	102 166	134 620	442 311	110 578
	Total	129 962	135 553	136 546	169 411	571 472	142 868
Österreich	Import	193 520	190 333	180 147	217 974	781 974	195 493
	Export	170 571	206 778	166 314	150 769	694 432	173 608
	Total	364 091	397 111	346 461	368 743	1 476 406	369 101

Land		1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	Summe	Durchschnitt
England . .	Import .	290 137	297 564	300 245	313 484	274 958	306 198	263 980	313 712	2 360 278	295 035
	Export .	92 457	92 259	89 270	71 059	71 192	78 899	118 935	115 294	729 275	91 159
	Total . .	382 594	389 823	389 515	384 543	346 060	385 097	382 915	429 006	3 089 553	386 194
Frankreich .	Import .	307 065	298 122	279 293	283 142	301 167	318 577	—	—	1 787 366	297 894
	Export .	455 729	498 942	415 202	366 195	441 458	402 666	—[1]	—[1]	2 580 192	430 032
	Total . .	762 794	797 064	694 495	649 337	742 625	721 243	—	—	4 367 558	727 926
Belgien . .	Import .	15 120	22 068	30 408	34 119	28 678	37 882	35 222	46 910	250 407	31 301
	Export .	15 879	17 974	18 954	20 467	15 460	18 788	29 988	28 077	165 587	20 698
	Total . .	30 999	40 042	49 362	54 586	44 138	56 670	65 210	74 987	415 994	51 999
Holland . .	Import .	17 613	10 392	8 495	12 173	7 979	11 931	6 895	4 701	80 179	10 122
	Export .	7 720	7 183	8 316	7 185	9 412	8 182	11 442	9 655	69 095	8 637
	Total . .	25 333	17 575	16 811	19 358	17 391	20 113	18 337	14 356	149 274	18 659
Deutschland.	Import .	**84 062**	**106 901**	**110 198**	**118 296**	**124 180**	**161 810**	**145 416**	**156 516**	1 007 379	125 922
	Export .	73 058	85 433	109 251	103 627	107 912	115 223	85 632	95 145	775 281	96 910
	Total . .	157 120	192 334	219 449	221 923	232 092	277 033	231 048	251 661	1 782 660	222 832
Schweiz . .	Import .	43 220	51 593	64 410	69 265	74 629	62 551	60 986	65 550	492 204	61 525
	Export .	129 892	119 632	114 923	107 130	87 331	87 990	223 828	237 273	1 107 999	138 499
	Total . .	173 112	171 225	179 333	176 395	161 960	150 541	284 814	302 823	1 600 203	200 025
Österreich .	Import .	189 031	199 939	199 222	221 170	220 853	247 737	138 764	165 355	1 582 071	197 759
	Export .	146 716	134 966	108 360	93 047	93 085	92 233	88 606	95 476	852 489	106 561
	Total . .	335 747	334 905	307 582	314 217	313 938	339 970	227 370	260 831	2 434 560	304 320

Es ist wahrscheinlich, daß, insbesondere bezüglich der Ausfuhr Italiens, ein Teil des schweizerisch-italienischen, deutsch-italienischen und belgisch-italienischen Verkehrs, der sich über Brenner und Mont Cenis vollzog, während der alten Periode unrichtigerweise Österreich und Frankreich zugeschrieben wurde, anstatt den wahren Bestimmungs- und Ursprungsländern. Wir sind indessen nicht in der Lage, prüfen zu können, in welchem Umfange dies geschehen ist, und müssen daher die Zahlen nehmen, wie sie uns durch die italienische Statistik geboten werden. Groß kann übrigens der dadurch bedingte Fehler nicht sein, sonst müßten die Zahlen für Frankreich und Österreich nach Eröffnung der Gotthardbahn von den früheren stärker abweichen, als wie es der Fall ist.

[1] Infolge des franz.-ital. Zollkrieges sind die Zahlen für 1888 und 1889 absolut nicht brauchbar und nicht vergleichbar. Die Vergleichbarkeit der Durchschnittszahlen wird durch deren Weglassen indessen nicht stark beeinträchtigt.

der Eröffnung dieser Bahn entgegensah. Es standen für Frankreich thatsächlich große Interessen auf dem Spiel. Die Wahrscheinlichkeit lag nur zu nahe, daß durch die vom Norden kommenden, durch den Gotthard nach Italien neu einflutenden Waren der enorm hohe Satz von 43 Prozent stark reduziert werden würde.

Betrachten wir, um ein leicht faßliches und übersichtliches Bild zu gewinnen, Frankreich und England als die Handelsstaaten der Mont Cenis-Linie[1]; Österreich-Ungarn als diejenigen des Semmering und des Brenner; Deutschland, die Schweiz, Belgien und Holland als die Staaten der Handelsrichtung des Gotthard, so ergiebt sich für die Zeit vor dem Jahre 1882 für die drei Handelsrichtungen folgende Anteilnahme am italienischen Handel:

Die Handelsrichtung

über Mont Cenis participiert mit 62,70 %
= Brenner und Semmering = = 20,68 =
= Gotthard aber nur = 16,62 =

Aus obigen Zahlen ersehen wir, daß die dichtbevölkerte, reiche industrielle Mitte Europas, welche durch die Staaten der Handelsrichtung des Gotthard repräsentiert wird, hinsichtlich des Handels-

[1] Wir zählen die beiden Handelsstaaten England und Frankreich zur Handelsrichtung des Mont Cenis aus dem einfachen Grunde, weil der zu Land sich vollziehende Verkehr dieser Staaten mit Italien früher ausschließlich auf die Mont Cenislinie angewiesen war. Durch die Erbauung der Gotthardbahn aber haben die bisher von Italien abgeschlossenen Staaten Mitteleuropas eine starke kilometrische Annäherung an dieses Land erfahren und sind dadurch die Handelsstaaten der Mont Cenislinie, Frankreich und England, in ihrer früher so begünstigten Stellung geschwächt worden. Unserem Vorgehen, Frankreich und England sowohl für die Zeit vor wie nach Eröffnung der Gotthardbahn als die Staaten des Mont Cenis zusammenzufassen, mag man nun freilich entgegenhalten, daß England und selbst ein erheblicher Teil von Frankreich durch die Gotthardbahn ja auch profitiert hätten und sich in ihrer Situation durchaus nicht im Gegensatz zu derjenigen Mitteleuropas befinden. Diese Harmonie der Interessen ist aber denn doch nur eine scheinbare. Absolut genommen mag England durch die Gotthardbahn etwas profitiert haben, relativ aber, d. h. im Vergleich zu Mitteleuropa, befindet es sich doch im Nachteil, denn Deutschland, die Schweiz und Belgien sind im Vergleich zu früher noch vielmehr begünstigt worden, als es bei England der Fall ist, was offenbar zu einem Versuche dieser Staaten, England vom italienischen Markt zu verdrängen, Anlaß bieten muß. Wenn wir Frankreich und England auch nach Eröffnung der Gotthardbahn als die Handelsstaaten der Mont Cenislinie zusammenfassen, so thun wir es deshalb, weil England und Frankreich durch die ganze Gotthardfrage nur partiell berührt werden und ihre Begünstigung durch die Gotthardbahn nur als eine sehr bedingte zu bezeichnen ist, während die Handelsinteressen der Staaten Mitteleuropas durch die Gotthardbahn in ihrer Gesamtheit umfaßt werden und sie sowohl absolut wie relativ durch die Gotthardbahn bedeutend gewonnen haben. England und Frankreich haben gegenwärtig auf dem italienischen Markt faktisch sehr ernst mit Konkurrenten zu rechnen, die sie früher wenig gekannt haben, dies muß auf ihren **Gesamthandel** mit Italien trotz teilweiser absoluter Begünstigung durch die Gotthardbahn schädigend wirken. Damit dies Verhältnis von Frankreich und England zu Mitteleuropa auch in unseren Zahlen zum Ausdruck gelange, sind wir in der angegebenen Weise vorgegangen. Die Zusammenfassung Englands und Frankreichs hat mehr nur schematischen Charakter und soll der Übersichtlichkeit und Leichtfaßlichkeit der Zahlen dienen.

verkehrs mit Italien in scheinbar unlösbare Fesseln gelegt ward. Durch das Fehlen jeglicher passender Verkehrswege war sie handelspolitisch exterritorialisiert. Soviel über die ehemalige europäisch-italienische Handelsbewegung als Ganzes.

Uns interessiert nun aber im einzelnen ganz besonders die eine Hälfte dieses Verkehrs, nämlich die Gestaltung des Ausfuhrhandels nach Italien.

Im Durchschnitt der Jahre 1878—1881 repräsentierte der diesbezügliche Export unserer sieben in Frage kommenden europäischen Staaten einen Handelswert

von 859 729 000 Lire.

Daran participierten:

England	mit 264 939 000	Lire	= 30,82 %	} 65,04 %	
Frankreich	= 294 211 000	=	= 34,22 =		
Belgien	= 14 123 000	=	= 1,64 =	} 12,22 %	
Holland	= 11 098 000	=	= 1,29 =		
Deutschland	= 47 575 000	=	= 5,53 =		
die Schweiz	= 32 290 000	=	= 3,76 =		
Österreich-Ungarn	= 195 493 000	=	= 22,74 =		22,74 %
	859 729 000	Lire	= 100 %		

Diese Zahlen über den Exportverkehr nach Italien lassen uns die Geringfügigkeit des einstigen mitteleuropäisch-italienischen Handels noch viel schärfer erkennen.

Die Handelsrichtung

über Mont Cenis participiert mit 65,04 %
= Gotthard = = 12,22 =
= Semmering und Brenner = 22,74 =

Ganz Mitteleuropa exportierte nicht einmal den fünften Teil dessen, was Frankreich und England nach Italien ausführten, und nur die Hälfte dessen, was Österreich-Ungarn nach Italien brachte.

Ganz analogen Verhältnissen begegnen wir aber auch beim Importhandel aus Italien. Es repräsentiert derselbe im Durchschnitt der Jahre 1878—1881 einen Wert

von 925 105 000 Lire.

Daran sind beteiligt:

England	mit 89 409 000	Lire	= 9,66 %	} 60,53 %	
Frankreich	= 470 628 000	=	= 50,87 =		
Belgien	= 5 666 000	=	= 0,62 =	} 20,71 %	
Holland	= 7 462 000	=	= 0,81 =		
Deutschland	= 67 754 000	=	= 7,33 =		
Schweiz	= 110 578 000	=	= 11,95 =		
Österreich-Ungarn	= 173 608 000	=	= 18,76 =		18,76 %
	925 105 000	Lire	100,— %		

Beim Importhandel verschlingt Frankreich mehr als die Hälfte des ganzen Wertbetrages; England dagegen tritt sehr in den Hintergrund; desgleichen steht auch Österreich-Ungarn im Vergleich zu den Zahlen für den Export nach Italien um etwas zurück; dagegen ist

Mitteleuropa hinsichtlich des Importhandels schon in dieser ersten Periode relativ gut vertreten, eine Thatsache, welche wir schon an einer früheren Stelle auf anderem Wege zu bestätigen Gelegenheit hatten.

Sollen wir zum Schlusse diese erste Periode des europäisch-italienischen Handels ihrem Wesen nach kurz charakterisieren, so können wir sagen: In den letzten vier Jahren vor Eröffnung der Gotthardbahn beherrschen die beiden Länder der Mont Cenis-Linie, Frankreich und England, ganz vorwiegend den italienischen Außenhandel; daneben nimmt auch Österreich-Ungarn regen Anteil an diesem Handelsverkehr; die Beteiligung desjenigen Gebietes, das zwischen diesen Ländern liegt, ist aber eine sehr geringe; leidlich stand es noch mit dem Handel der Schweiz; geradezu minim war aber derjenige Deutschlands.

Wie die italienisch-europäischen Handelsbeziehungen in der zweiten Periode, in den Jahren 1882—1889, also in der Zeit nach Eröffnung der Gotthardbahn, sich entwickelt haben, darüber giebt uns die Zusammenstellung auf Tabelle XII, die uns gleichzeitig die Vergleichung mit den früheren Verhältnissen gestattet, einen Überblick.

(Siehe die Tabelle XII auf Seite 77.)

Wir ersehen aus dieser Tabelle ohne weiteres, daß sich durchweg eine große Veränderung vollzogen hat. Was die italienisch-europäische Handelsbewegung in ihrer Gesamtheit anbetrifft, so tritt bereits die Thatsache einer regeren Anteilnahme der mitteleuropäischen Staaten an diesem Handelsverkehr sehr deutlich hervor. Der prozentuelle Anteil der „europäischen Mitte" ist gestiegen von 16,6 Prozent auf 25,8 Prozent, gleichzeitig aber derjenige der Seitenländer gefallen von 83,4 Prozent auf 74,2 Prozent.

Die gesamte Handelsbewegung mit den sieben europäischen Handelsgebieten ist von der ersten zur zweiten Periode um etwa 130 Millionen Lire gestiegen. An dieser Steigerung der Umsätze ist von den Nichtgotthardstaaten nur England mit einem Plus beteiligt, und zwar mit einem solchen von etwa 30 Millionen Lire. Trotz allgemeiner Hebung der Umsätze hat sich aber der Handelsverkehr Frankreichs und Österreich-Ungarns stark vermindert; bei ersterem nämlich um 43 Millionen Lire, bei letzterem um 65 Millionen Lire, der Handel der Staaten der europäischen Mitte ist dagegen mit Ausnahme desjenigen von Holland sehr gestiegen; nämlich derjenige

Belgiens um 32 Millionen Lire
Deutschlands = 107 = =
der Schweiz = 57 = =

Das centrale Europa zeigt im Durchschnitt dieser zweiten Periode eine Zunahme der Handelsumsätze mit Italien von

etwa 200 Millionen Lire jährlich;

die einst so glücklich gestellten Seitenländer zeigen dagegen zusammen eine Abnahme von 75 Millionen Lire jährlich.

Damit ist ein alter Nachteil beglichen worden. Mitteleuropa beginnt im Handelsverkehr mit Italien bereits energisch in den Vordergrund zu treten. Niemand wird behaupten wollen, daß dies Sache des Zufalls sei. Wenn diese wichtige Veränderung sich gerade mit

Tabelle XII.

Zusammenstellung der Hauptergebnisse bezüglich der Verschiebungen in der europäisch-italienischen Handelsbewegung vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Länder	Gesamte Handelsbewegung Italiens mit den sieben Ländern					
	Periode 1882—89			Periode 1878—81		
	absolut	in Prozenten		absolut	in Prozenten	
	Lire			Lire		
1. England	386 194	20,19	58,27	354 348	19,85	62,70
2. Frankreich	727 926	38,08		764 838	42,85	
3. Belgien	51 999	2,72		19 789	1,12	
4. Holland	18 659	0,98	25,81	18 560	1,05	16,62
5. Deutschland	222 832	11,65		115 328	6,45	
6. Schweiz	200 025	10,46		142 868	8,00	
7. Österreich-Ungarn	304 320	15,92	15,92	369 601	20,68	20,68
	1 911 955	100	100	1 784 832	100	100

Länder	Italiens Import aus diesen sieben Ländern					
	neue Periode			alte Periode		
	absolut	in Prozenten		absolut	in Prozenten	
	Lire			Lire		
1. England	295 035	28,94	58,16	264 939	30,82	65,04
2. Frankreich	297 894	29,22		294 211	34,22	
3. Belgien	31 301	3,08		14 123	1,64	
4. Holland	10 022	0,98	22,45	11 098	1,29	12,22
5. Deutschland	125 922	12,35		47 575	5,53	
6. Schweiz	61 525	6,04		32 290	3,76	
7. Österreich-Ungarn	197 759	19,39	19,39	195 493	22,74	22,74
	1 019 458	100	100	859 729	100	100

Länder	Italiens Export nach diesen sieben Ländern					
	neue Periode			alte Periode		
	absolut	in Prozenten		absolut	in Prozenten	
	Lire			Lire		
1. England	91 159	10,22	58,40	89 409	9,66	60,53
2. Frankreich	430 032	48,18		470 628	50,87	
3. Belgien	20 698	2,32		5 666	0,62	
4. Holland	8 637	0,97	29,67	7 462	0,81	20,71
5. Deutschland	96 910	10,86		67 754	7,33	
6. Schweiz	138 499	15,52		110 578	11,95	
7. Österreich-Ungarn	106 561	11,93	11,93	173 608	18,76	18,76
	892 496	100	100	925 105	100	100

dem Zeitpunkt zu vollziehen beginnt, wo die vielversprechende Gotthardbahn ihren Reigen eröffnet, und diese Veränderung seither in für Centraleuropa günstigem Sinne sich zunehmend entwickelt hat, so werden wir nicht fehlgehen, wenn wir sagen, daß dieser Umschwung in der europäischen Handelslage als das naturgemäße Ergebnis der bisherigen Thätigkeit der Gotthardbahn zu betrachten ist[1].

Das englische und französische Element ist zwar im Handelsverkehr mit Italien immer noch stark vorherrschend; unter den Ländern, welche mit Italien verkehren, nimmt Deutschland auch jetzt noch erst den vierten Rang ein. Wenn aber der Umschwung in der Gruppierung der europäisch-italienischen Handelsinteressen bis zur Stunde noch nicht durchgreifender zur Geltung gelangt ist, so liegt der Grund einfach darin, daß die Gotthardbahn ja erst kurze Zeit im Betriebe ist und daher noch vieles erst im Werden und in der Entwicklung begriffen ist. Der internationale Handel sucht sich nur allmählich und nur mühsam neue Absatzgebiete. Sodann mag die den Außenhandel wenig begünstigende deutsche Handelspolitik der 80er Jahre die Ursache sein, daß der Umschwung nicht ein noch größerer war. Im Handel mit Italien mögen diese Ursachen um so wirksamer gewesen sein, als wir es hier mit einem Lande zu thun haben, wo der französische und englische Handel seit Jahrzehnten, ja seit Jahrhunderten tiefe Wurzeln geschlagen hat, die einigermaßen zu lockern und zum Teil ganz auszurotten, dem neuen Ankömmling recht schwer wird.

Daß dies aber geschehe, daran hat das centrale Europa, speciell Deutschland nicht nur ein ökonomisches, sondern auch ein hohes politisches Interesse. Es liegt im größten Interesse des Dreibundes und damit auch im größten Interesse der Wahrung und Festigung der europäischen Kultur, einer ungestörten, ruhigen Bethätigung des Kulturfleißes, daß Italien je länger, je mehr mit möglichst zahlreichen Interessenfäden innigst an Centraleuropa geknüpft werde. Es soll eine gewisse Gleichgewichtslage hergestellt werden in den politischen Beziehungen zwischen Italien einerseits und den verschiedenen Teilen des übrigen Europas andrerseits Dieses Gleichgewicht kann aber nur dann ein dauerndes sein, wenn es ein eben solches auf rein materiellem Gebiete zur Grundlage hat. Wo gewichtige ökonomische Interessen

[1] Mit diesem Hauptergebnis parallel geht eine immer zu beobachtende Nebenerscheinung, nämlich die Thatsache einer Verdrängung des Zwischenhandels. Beim Handel in italienischer Seide tritt dies besonders hervor. Der Bericht der kaufmännischen Gesellschaft Zürich vom Jahre 1882 sagt Seite 19: „Was im übrigen unseren Rohseidenhandel betrifft, so läßt sich kaum mehr von einem solchen sprechen. Die hiesigen Verkäufer sind lediglich auf Kommissionsgeschäfte oder Industrie angewiesen, mit welch letzterer sie die italienische Kunst auszuhalten haben, die ihrer Vermittlung nicht mehr bedarf, sondern ebenso leicht wie sie selbst mit den Konsumenten verkehrt.“ Der Bericht von 1883 sagt S. 50. „Für prompte Ware hielten sich die hiesigen Preise genau auf dem Niveau derjenigen der auswärtigen Bezugsquellen, da die vielfach und eng geknüpften Beziehungen unseres Platzes mit denselben eine Marge für den gewissermaßen überflüssig gewordenen Händler nicht mehr zulassen.“ Eine ähnliche Verdrängung des Zwischenhandels in Seide beobachtete man auch nach Eröffnung des Suezkanals. London wurde als Vermittlungsplatz für Frankreich überflüssig.

in der Bildung begriffen sind, da muß auch die Politik zu deren Wahrung und Förderung helfend zur Seite stehen, und weil eben die Gotthardbahn zur vornehmsten Trägerin neuer Interessenkreise geworden ist und der internationalen Wirtschaft neue Ziele steckt, greift sie auch wohlthuend ein in die Förderung der politischen Solidarität der durch ein Bündnis wenigstens formell enger verbundenen Staaten. Sie verleiht diesem politischen Zusammenschluß gleichsam einen reellen Inhalt, sie bildet die greifbare Grundlage, das feste eiserne Band, welches den Ring für einmal schließt, der bis zur Stunde nach Westen noch offen ist. In dieser Beziehung erscheint uns die Gotthardbahn in einem neuen und guten Lichte, wir sehen abermals, daß ihre Aufgabe eine vielseitige und wechselvolle ist. Sie steht in gleich bedeutsamer Weise im Dienste der internationalen Wirtschaft, Kultur und Politik. Sie hat nach all diesen Richtungen, wie wir nun mehrfach nachzuweisen Gelegenheit hatten, bereits gute Früchte gezeitigt und wir wollen hoffen, daß in Zukunft deren noch recht viele reifen mögen.

Vorstehende Betrachtungen beziehen sich auf die Veränderungen und Ablenkungen des italienischen Handels in seiner großen Gesamterscheinung. Innerhalb der letzteren interessiert uns aber speciell die Frage der Entwickelung des Exports der europäischen Handelsgebiete nach Italien.

Export.

Aus unserer Tabelle geht hervor, daß der Export Österreich-Ungarns und Frankreichs nach Italien in beiden Perioden sich gleich geblieben ist; er stagniert an beiden Orten; derjenige Englands dagegen ist trotz der Gotthardbahn um 30 Millionen Lire gestiegen[1]. Die Ausfuhr aus der Schweiz und Belgien aber hat sich verdoppelt und diejenige Deutschlands sogar mehr als verzweieinhalbfacht. Dasjenige Land, das früher am wenigsten nach Italien exportierte, ist somit nach Eröffnung der Gotthardbahn am stärksten in den Vordergrund getreten, nämlich Deutschland. Frankreich, England und Österreich-Ungarn haben unter dem empfindlichen Drucke Deutschlands keine wesentliche Avance zu gewinnen vermocht.

Im allgemeinen trägt in dieser zweiten Periode das Streben der verschiedenen Länder um die Gunst des italienischen Marktes den Charakter eines äußerst heftigen Kampfes. Die neue deutsch-schweizerische Invasion durch den Gotthard hatte die französischen und englischen Exporteure in eine äußerst mißliche Lage versetzt. Nicht am geringsten mußten aber die Folgen des lebhaften Mitbewerbs neuer Nationen die italienischen Produzenten selbst verspüren.

---

[1] Dies bedeutet aber durchaus nicht, daß Englands Handel mit Italien nach Eröffnung der Gotthardbahn im allgemeinen gewonnen habe. Die Zunahme des Exportwerts wird einzig bedingt durch die Mehrausfuhr an Steinkohlen nach Italien.

Noch im Jahre 1881 exportierte England nach Italien 1 661 810 Tonnen Kohlen im Werte von 49 854 300 Francs; im Jahre 1889 aber 3 520 062 Tonnen im Werte von 95 049 774 Francs. Sehen wir ab vom Artikel Steinkohle, so zeigt England eine Abnahme des Exports von 15 Mill. Francs.

Die Eröffnung der Gotthardbahn mußte, was die Einfuhr nach Italien anbetrifft, volkswirtschaftlich offenbar genau so wirken, wie der plötzliche Hinwegfall eines schon längst bestandenen Schutzzolles, nämlich im Sinne eines unablässigen Aneiferns zur Hebung der Leistungsfähigkeit der bisher geschützten Wirtschaftszweige, im Sinne einer Bereicherung derselben an innerer Kraft und Initiative und einer Abstoßung unhaltbarer Elemente.

Die Gotthardbahn brachte Italien eine Invasion nordischer, bisher wenig gekannter Produkte. Die lebhafte und innige Mischung dieser neuen Produkte mit denjenigen anderer Länder führte zu einem weitgetriebenen Konkurrenzkampf und verschärften Niedergang der Warenpreise. Der ganze italienische Markt geriet in Unordnung und Verwirrung. Der italienische Geschäftsmann und Industrielle ist durch diese Vorgänge geweckt und aus seiner Lethargie und seinem wirtschaftlichen Konservatismus mächtig aufgerüttelt worden. Die nackten Zahlen der Ein- und Ausgänge seiner Kasse lehren ihn eindringlich, daß seine Nachbarn in seiner Branche viel mehr leisten. Der bloße Selbsterhaltungstrieb zwingt ihn, ebenfalls ein Herz zu fassen und seine Schritte in die Neuzeit hinüberzulenken und sich wirtschaftlich auf die Höhe der Zeit zu schwingen.

Hierin zeigt uns die Gotthardbahn das erzieherische, das pädagogische Moment ihrer großen volkswirtschaftlichen Mission. Hätte Italien späterhin durch stark erhöhte Schutzzölle diese Invasion vom Norden her nicht allzusehr abgewehrt, so wäre gerade dieses pädagogische Moment der vielseitigen Funktion der Gotthardbahn in ausgiebigster Weise zur Wirkung gelangt.

Was nun den Export in den einzelnen Warenkategorieen anbetrifft, so kann es uns nicht entgehen, daß die gesamte neueste italienische Wirtschaftsentwickelung zwei Momente in sich birgt, welche für die Gestaltung und Entwickelung dieses Ausfuhrhandels nach Italien von der größten Bedeutung sind. Das eine Moment ist der Entwickelung dieses Exportes günstig gestimmt; das andere arbeitet einer Steigerung des Ausfuhrhandels entgegen.

Das dem Export günstige Moment ist zu suchen in der Thatsache eines mit der eigenen industriellen Entwickelung parallel gehenden steigenden Bedarfes Italiens an Produkten der Bergwerks-, der Hütten-, der gesamten Metall- und Maschinenindustrie.

Das dem Export ungünstige Moment ist zu suchen in den handelspolitischen Maßnahmen Italiens, die dahin tendieren, die fertigen Fabrikate des Auslandes soviel wie möglich von der Grenze fern zu halten und nur für die absolut unerläßlichen Rohstoffe, für Hülfsstoffe und gewisse Halbfabrikate die Thüre etwas weiter zu öffnen.

Wir wenden uns zuerst der begünstigten Seite dieses europäischen Exportes zu.

Die Produkte der Bergwerks-, Hütten- und Maschinenindustrie werden von der italienischen Handelsstatistik bezw. von dem italienischen Zolltarif zusammengefaßt zu der Gruppe: „minerali, metalli e loro lavori“.

Wir geben die Handelsbewegung, wie sie sich in dieser Warenkategorie in den Jahren 1879 bis 1889 gestaltete, in der Tabelle XIII wieder.

Tabelle XIII.

Übersicht über die Entwickelung des europäisch-italienischen Metallmarktes in den Jahren 1879—89.

(Alles in Lire.)

	England	Frankreich	Belgien	Holland	Deutschland	Schweiz	Österreich-Ungarn
1879	36 947	25 926	6 608	2 009	5 871	2 997	9 610
1880	43 731	31 856	10 178	3 687	6 987	2 418	13 478
1881	50 736	35 370	11 763	6 074	11 025	1 847	12 654
	131 414	93 152	28 549	11 770	23 883	7 262	35 742
	43 805	**31 051**	**9 516**	**3 923**	**7 961**	**2 421**	**11 914**
1882	53 811	40 084	10 624	12 344	**13 579**	5 310	11 903
1883	51 137	34 650	14 725	5 344	**33 276**	8 766	9 159
1884	48 161	29 277	16 352	4 446	**29 661**	18 485	10 482
1885	48 303	32 566	16 181	5 589	**30 974**	21 453	8 320
1886	45 493	31 714	11 942	4 074	**37 919**	24 394	8 776
1887	55 302	37 272	16 188	5 280	**56 907**	20 569	13 314
1888	50 815	24 423	15 797	3 309	**48 389**	15 303	8 728
1889	59 169	19 201	21 428	1 457	**57 212**	14 037	10 469
	412 191	249 187	123 230	41 813	307 917	128 317	81 151
	51 524	**31 148**	**15 404**	**5 230**	**38 489**	**16 039**	**10 144**

Länder	Erste Periode 1879—81			Zweite Periode 1882—89		
	Lire	Prozent	Prozent	Lire	Prozent	Prozent
1. England	43 805	39,60	67,67	51 524	30,67	49,21
2. Frankreich	31 051	28,07		31 148	18,54	
3. Belgien	9 516	8,64		15 404	9,17	
4. Holland	3 923	3,55	21,56	5 230	3,12	44,75
5. Deutschland	7 961	7,19		38 489	22,91	
6. Schweiz	2 421	2,18		16 039	9,55	
7. Österreich-Ungarn	11 914	10,77	10,77	10 144	6,04	6,04
	110 591	100	100	167 978	100	100

Auf dem Metallmarkt Italiens hat seit Eröffnung der Gotthardbahn eine große Schwenkung sich vollzogen. In der Periode unmittelbar vor Eröffnung der Gotthardbahn repräsentierte der durch das Ausland zu deckende Bedarf Italiens an Mineralien und deren Fabrikaten einen Wert von 111 Millionen Lire jährlich. An der Deckung dieses Bedarfes beteiligten sich Frankreich und England zusammen mit rund 68 Prozent, Belgien, Holland, Deutschland und die Schweiz zusammen aber nur mit 21 Prozent und Österreich-Ungarn

mit 11 Prozent. England und Frankreich besaßen auf dem italienischen Metallmarkte weitaus das Übergewicht. Nach Eröffnung der Gotthardbahn, im Durchschnitt der Jahre 1882 bis 1889, repräsentierte der Importverkehr Italiens mit diesen 7 Ländern einen Wert von 168 Millionen Lire und an demselben beteiligten sich Frankreich und England bloß noch mit 49 Prozent, die Gotthardstaaten Holland, Belgien, Deutschland und die Schweiz aber mit 45 Prozent und Österreich-Ungarn mit 6 Prozent.

Die Gotthardstaaten rücken also nahezu in dieselbe Machtstellung vor, welche in dieser zweiten Periode England und Frankreich noch zu behaupten vermögen, und sie beherrschen fast die Hälfte des italienischen Marktes. Im Jahre 1889 kehrt sich das Verhältnis sogar um, die Gotthardstaaten gewinnen gegenüber Frankreich und England einen bedeutenden Vorsprung. Im Jahre 1889 betrug der Import Italiens in dieser Warenkategorie = 183 Millionen Lire.

Aus den Gotthardstaaten wurden importiert für

	94,127 Millionen Lire	=	51,46 Prozent
aus Frankreich und England aber nur	78,370 " "	=	42,82 "
aus Österreich-Ungarn	10,469 " "	=	5,72 "
	182,966 Millionen Lire	=	100 Prozent.

Noch im Jahre 1881 verhielten sich die Gotthardstaaten zu Frankreich und England hinsichtlich der Beteiligung am italienischen Import in dieser Warenkategorie wie 2 : 7, im Jahre 1889 aber wie 5 : 4; die Gotthardstaaten haben Frankreich und England überflügelt. Diese eine Thatsache ist ein schlagendes Zeugnis dafür, in wie kurzer Zeit und in welch großem Umfange eine einzige gut gewählte neue Verkehrsstraße zu mächtigen Änderungen in der wirtschaftlichen Interessengruppierung führen kann, und welch bezaubernde Kraft den großen Verkehrsstraßen, vom ökonomischen Standpunkte betrachtet, innewohnt. Die Gotthardbahn hat die Verhältnisse, wie sie noch im Jahre 1881 vorgelegen haben, binnen kurzer Zeit total auf den Kopf gestellt und es kann derselben in dieser Beziehung ein gewisser revolutionärer Zug ihres wirtschaftlichen Wesens nicht abgesprochen werden.

Mit der soeben konstatierten Thatsache eines totalen Umschwungs des italienischen Metallmarktes stimmen denn auch die Äußerungen der deutschen Konsulatsberichte voll und ganz überein. Einem Bericht aus Mailand vom Jahre 1888 über die Lage des italienischen Eisenmarktes entnehmen wir auszugsweise Folgendes:

„Als Lieferant für Roh- und Brucheisen steht England hierselbst bei weitem oben an. In Walzeisen, Handels-, Bau- und Konstruktionseisen ist es aber von Deutschland reichlich überholt worden und zwar gilt dies für ganz Oberitalien. Höchstens in den Hafenplätzen dürften noch Lager bestehen, welche mit englischem Erzeugnis besser versehen sind als mit deutschem. Im Innern des Landes giebt es allenfalls noch englisches Hufstabeisen, dagegen findet man bei allen Händlern deutsche Flacheisen, Rund- und Kanteisen, welche allgemein

als „best" (I. Qualität) verlangt werden. Selbst in Mittel- und Unteritalien wurde, wo besondere Qualitätsbedingungen vorgeschrieben werden, deutsches Fabrikat vorgezogen. Höhere und starke Provileisen bezieht Oberitalien fast ausschließlich aus Deutschland" [1].

Ein österreichischer Konsulatsbericht aus Mailand vom Jahre 1882 sagt unter anderem: „Die Gotthardbahn begünstigt die deutschen und insbesondere westfälischen Produktionsgebiete in solcher Weise, daß die steierischen Eisenindustrieerzeugnisse sofort nach Eröffnung des Verkehrs durch die Invasion der deutschen Ware (die sich vom Rheingebiet bis Lunio oder Chiasso mit circa 3 Lire verfrachtet) nach Osten zurückgedrängt wurden. Gleichzeitig bemächtigte sich die italienische Industrie des billigen Rohmaterials, um auch die verschiedenen Eisenwaren, die früher in lohnender Weise von Österreich eingeführt wurden, aus dem Felde zu schlagen [2].

Die Thatsache eines erfolgreichen Vordringens der Produkte der deutschen Metallindustrie in Italien ist um so bedeutungsvoller, als die Produkte derselben im Durchschnitt der letzten 3 Jahre (1887—1889) dem Werte nach mehr als 1/8 (35 Prozent = 55 Millionen Lire jährlich) der gesamten Einfuhr Italiens an deutschen Produkten repräsentieren. Den größten Vorteil von der neuen Handelsroute über den Gotthard zieht, wie erwünscht, gerade diejenige Gruppe von Handelsartikeln, welche für Deutschland im Verkehr mit Italien die weitaus größte Bedeutung besitzt.

Weniger Erfolg als das Eisen und seine zahlreichen Produkte hatte auf dem italienischen Markt die Kohle. Mit großen Hoffnungen sah man in den Kohlenrevieren des Rheins der Eröffnung der Gotthardbahn entgegen; man glaubte, einen großen Teil des oberitalienischen Kohlenbedarfes in Zukunft durch deutsche Kohlen decken zu können. Diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt. Nach wie vor bedient sich die oberitalienische Industrie fast ausschließlich der englischen Kohle. Die deutsche Kohle vermochte gewissermaßen nur schuttkegelweit in Oberitalien einzudringen; in Varese, Como, Monza, Lecco 2c., d. h. an den Punkten, die am weitesten von den italienischen Hafenstationen entfernt sind, wird nunmehr allerdings vorwiegend deutsche Kohle konsumiert; in dem nahen Mailand, das ja von der schweizerisch-italienischen Grenze bezw. von der südlichen Kopfstation der Gotthardbahn, Chiasso, nur 52 km entfernt ist, begegnet die deutsche Kohle schon der Konkurrenz des englischen Produktes; Mailand selbst wird weit vorwiegend mit englischer Kohle versorgt. Wie ein reißender Gebirgsbach seine schweren Schuttmassen am Fuße des Berges, unmittelbar beim Austritt in die Ebene liegen läßt, so macht es auch die Gotthardbahn mit ihrer Kohle; unmittelbar nach Überschreiten der italienischen Grenze lagert sie dieselbe in nächster Nähe ab, weiter nach Süden vermag sie dieselbe nicht zu tragen; ihr Absatzgebiet in

[1] Deutsches Handelsarchiv. II 584, 585. 1888.

[2] Jahresbericht der österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden. 1883. Bericht aus Mailand für 1882. S. 826.

Italien verglichen wir in räumlicher Beziehung nicht ohne Grund mit der Form einer Schuttkegelfläche.

Der sehr verschiedene Grad der Transportfähigkeit der einzelnen Handelsartikel spiegelt sich in der nicht minder verschiedenen Größe der italienischen Absatzgebiete getreulich wider. Die Steinkohle ist der schwerst-transportable und geringwertigste Handelsartikel und deshalb vermag sie trotz Gotthardbahn die italienische Grenze nur mit Not zu erreichen[1] [2].

Wie wenig es der deutschen Kohle gelungen ist, sich in Italien und speciell in Oberitalien einzubürgern, geht zur Genüge aus folgenden Zahlen hervor.

Italien importierte an Mineralkohlen im Jahre 1889 3 999 117 Tonnen im Gesamtwerte von 107 976 159 Lire.

Hiervon kamen aus

England	3 520 362 Tonnen	=	95 049 774 Lire
Deutschland	116 752 "	=	3 152 304 "
Österreich-Ungarn	143 547 "		
Frankreich	171 489 "		

Deutschland deckt heute nur 2,92 Prozent des gesamten italienischen Kohlenbedarfes. Gegenüber den sehr billigen Wasserfrachten zwischen englischen und italienischen Häfen vermag die Gotthardbahn mit ihren noch so heruntergesetzten Tarifen eben nicht aufzukommen.

Hinsichtlich der Beschaffung der cisalpinen Eisen- und Stahlprodukte hat die Gotthardbahn für Italien ohne Zweifel eine große Bedeutung. Sind es doch gerade diese Eisen- und Stahlerzeugnisse, nach denen Italien bei der Eigenart seiner neueren Wirtschaftsentwickelung am meisten verlangt. Früher waren es insbesondere nur England und Frankreich, von denen Italien seinen Bedarf decken mußte, heute drängt sich eine ganze Anzahl von Ländern mit ihren Erzeugnissen auf den italienischen Markt heran, was offenbar zu einer günstigeren und stetigeren Preisgestaltung führen muß. Wenn Italiens Wirtschaft in jüngster Zeit so expansiv sich entwickelt hat, so ist ihm gerade der Aufschluß der nordischen Metallschätze ganz wesentlich zu statten gekommen.

Aber auch bezüglich des Importes an Kohlen hat die Gotthardbahn, obschon Deutschland gegenwärtig nur 3 Prozent des italienischen Bedarfes deckt, doch eine große Bedeutung. Dadurch, daß sich Italien nach dem Norden nunmehr alle Wege geöffnet hat, sieht es die Abhängigkeit von England auf das wünschenswerteste Maß reduziert.

---

[1] Zu beachten ist wohl auch, daß das neue italienische Schiffahrtsgesetz der Einfuhr von Kohle aus Deutschland nicht günstig ist. Es enthält eine Bestimmung, welche sagt, daß jeder Tonne Kohle, welche mit italienischen Schiffen von jenseits der Straße von Gibraltar gelegenen Punkten geholt wird, eine Prämie von 1 Lire zugesprochen werden soll. Frankfurter Zeitung 1886, Nr. 100 B. 2.

[2] Die Transportfähigkeit der deutschen Kohle wurde ferner herabgedrückt durch die sinkenden Schiffsfrachten. Noch im Jahre 1881 betrug der Frachtsatz für eine Tonne Kohle von Cardiff nach Genua 13 sh. (Konsulatsbericht aus Cardiff); 1888 aber nur noch 9 sh. (Zeitschrift Weltmarkt 1888, S. 33).

Zufällige größere Schwankungen und Abnormitäten (Strikes) im Kohlengeschäfte Englands können Italiens Industrie nur bis zu einem gewissen Grade in Mitleidenschaft ziehen, denn es sind Italien für den Notfall auch andere Quellen erschlossen. Was dies für Italien bei Zeiten wirtschaftlicher oder politischer Mißhelligkeiten zu bedeuten hat, ist gar nicht so gering anzuschlagen.

Heute deckt England 88 Prozent des italienischen Kohlenbedarfes. Es kann aber gelegentlich auch außer stand gesetzt werden, diesen ganzen Bedarf zeitig zu decken; dann wird die Gotthardbahn neben den anderen Alpenbahnen zum wertvollen Lückenbüßer.

Was den europäischen Export an fertigen Fabrikaten anbetrifft, so sind die Chancen für die cisalpinen Länder ebenfalls ungleich ungünstiger als auf dem Gebiet des Metallmarktes. Das wiederholte scharfe Anziehen der Zollschraube seitens Italiens hat einer freudigen Entwickelung dieses Exportgeschäftes die Grundlagen entzogen. Gegenüber den bedeutenden Zollerhöhungen bei den Fabrikaten der Baumwoll-, Woll-, Leder- und anderer Industrieen treten die Frachtersparnisse, welche die Gotthardbahn gebracht, eigentlich sehr zurück. Wenn z. B. nach dem neuesten Vertrags-Zolltarif Italiens der Zoll pro 100 Kilo Baumwollgarn gröberer Nummern 30 Lire beträgt, die Frachtersparnis aber nur 2,5 bis 3 Lire pro 100 Kilo, so reguliert offenbar der Zolltarif den Handel in Baumwollgarn und nicht die Gotthardbahn. Da indessen diese Zollerhöhungen den Export sämtlicher in Frage kommender Länder (die in ihren Handelsbeziehungen mit Italien ja sämtlich auf dem Boden der Meistbegünstigung stehen) in gleicher Weise erschwert haben, so hat für die Frage der Rangstellung der verschiedenen unserer 7 Länder zueinander die Höhe der Frachtkosten doch eine erhebliche, bisweilen entscheidende Bedeutung. Für die sechs wichtigsten Warenkategorieen stellen wir in der Tabelle XIV die Entwickelung des Exportes aus den 7 für uns in Betracht kommenden Ländern nach Italien für die Jahre 1880 bis 1889 übersichtlich zusammen.

(Siehe die Tabelle XIV auf Seite 86.)

Durchmustern wir diese verschiedenen Zahlenreihen, so kann es uns nicht entgehen, daß durchweg Deutschland eine bevorzugte Stellung genießt. Während England, Frankreich und Österreich-Ungarn zum Teil erhebliche Rückschritte zeigen oder ihre Handelsbewegung in diesen sechs Kategorieen durch das ganze Jahrzehnt hindurch stagniert und nur in wenigen Fällen merkliche Fortschritte zu konstatieren sind, bewegen sich die Zahlen für Deutschland durchweg in aufsteigender Linie. Die Exportentwickelung ist zwar auch hier keine sprungweise und bietet nichts besonderes Auffälliges, aber die Tendenz eines ruhigen und sicheren Fortschritts gelangt doch bestimmt zum Ausdruck, im Vergleich zu den übrigen Ländern ist der Vorsprung fast durchweg ein bedeutender. Daß aber die 4 Gotthardstaaten mit Bezug auf diese 6 Warenkategorieen die 3 Staaten des Mont Cenis und des Brenner zu Ende des Jahrzehnts überflügelt hätten, wie es in der Metallindustrie geschehen ist, davon kann keine Rede sein. England und

Tabelle XIV.

Übersicht über den Gang des Importhandels Italiens in einigen der wichtigsten Warenkategorieen in der Zeit vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn.

(Alles in Lire.)

Jahr	Baumwollartikel				Woll-, Haar- u. s. w. -artikel				Chemische Produkte, Arzneiartikel u. s. w.			
	England	Frankreich	Deutschland	Österreich	England	Frankreich	Deutschland	Österreich	England	Frankreich	Deutschland	Österreich
1880	53 430	16 158	5 788	10 897	18 448	37 130	**8 243**	13 867	8 896	13 082	2 466	4 721
1881	87 304	19 675	5 800	14 335	20 730	47 795	**9 708**	16 857	10 460	19 121	**2 363**	7 083
1882	72 365	26 942	5 671	11 164	22 650	33 172	**9 025**	14 833	9 885	15 726	**4 854**	4 580
1883	59 479	16 238	6 467	10 792	25 875	34 118	**10 363**	15 996	13 409	14 196	**5 356**	2 862
1884	59 420	15 201	8 997	8 022	30 938	33 559	**12 590**	14 247	9 748	9 788	**6 881**	2 211
1885	54 322	16 540	8 081	11 299	28 301	35 768	**12 949**	11 378	8 882	9 671	**6 553**	3 266
1886	46 026	13 915	9 938	7 914	25 664	34 599	**14 497**	10 590	9 867	9 349	**5 677**	3 097
1887	61 936	23 880	11 803	10 272	23 577	45 036	**16 409**	13 696	9 316	10 867	**7 488**	5 287
1888	31 124	3 673	9 240	2 805	18 503	21 345	**17 086**	7 384	11 881	6 165	5 474	3 287
1889	44 462	2 755	10 791	4 200	29 679	21 578	**18 336**	8 259	11 901	5 008	5 424	2 062

Jahr	Farbstoffe, Farbrohstoffe				Papier und Bücher				Leder und Lederwaren			
	England	Frankreich	Deutschland	Österreich	England	Frankreich	Deutschland	Österreich	England	Frankreich	Deutschland	Österreich
1880	3 657	3 250	6 183	3 221	384	2 994	**880**	2 010	6 830	14 966	3 135	5 569
1881	4 338	3 437	7 734	3 937	531	3 812	**1 194**	2 503	7 226	18 380	3 838	7 008
1882	4 534	5 047	8 239	3 384	606	3 874	**1 417**	2 331	8 106	15 035	3 674	6 453
1883	3 680	4 683	9 456	3 180	602	5 102	**1 968**	2 328	9 133	16 046	5 740	5 969
1884	4 155	3 911	7 662	3 036	604	5 134	**1 923**	3 966	10 852	14 961	5 293	6 807
1885	5 014	3 829	7 721	3 566	808	6 048	**2 525**	4 600	12 517	18 214	6 010	7 814
1886	4 709	**3 887**	6 481	3 611	786	6 385	**3 095**	4 184	7 573	13 558	6 769	6 584
1887	4 392	**5 518**	6 373	3 210	765	8 421	**2 900**	5 953	4 601	13 483	6 872	5 192
1888	5 097	**6 686**	2 884	2 246	694	2 145	**3 898**	3 340	6 301	8 547	8 426	3 550
1889	4 986	**7 821**	2 381	2 054	652	1 931	**3 994**	3 886	5 322	8 293	7 721	4 293

Frankreich haben sich tapfer gewehrt, und es ist ihnen gelungen, in Italien wenigstens diejenige Stellung festzuhalten, welche sie sich in früheren Jahren dort errungen hatten.

Die Zahlen zeigen bei einer genaueren Verfolgung derselben in ausgesprochener Weise den Charakter eines erbitterten Kampfes, der von den 4 Ländern mit wechselndem Geschicke geführt wird, im allgemeinen aber, mit Ausnahme von Deutschland, zu wenig ersprießlichen Resultaten führt. Sie bieten uns nicht das Bild einer naturwüchsigen, gesunden, in gerader Richtung nach vorwärts treibenden Entwickelung; der Charakter durchgreifender Stockung und beginnenden Rückschrittes der Intensität des internationalen Güterumlaufes tritt uns aus diesen Zahlen deutlich entgegen; es ist ein unbestimmtes, planloses, jeder gesetzmäßigen Grundlage entbehrendes Umherirren des großen kreisenden Güterlebens. Wir verweilen daher nicht länger bei diesen Zahlen, es läßt sich daraus für unsere Zwecke im einzelnen wenig entnehmen.

Import.

Nachdem wir die Frage des Exportes europäischer Produkte nach Italien in ihren Grundzügen kurz gestreift haben, erübrigt uns noch, auf die Frage des Importes aus Italien mit wenigen Worten einzugehen. Wir beschränken uns indessen in unseren wenigen Betrachtungen auf die Handelsbeziehungen speciell zwischen Deutschland und Italien.

Das hervorstechende Nationalprodukt Italiens ist der Wein. Italien ist ein Weinland par excellence. In quantitativer Hinsicht steht es Frankreich ebenbürtig zur Seite; was die Herstellung von Qualitätsweinen anbetrifft, steht dagegen Italien im Vergleich zu Frankreich noch auf der Stufe der Lernjahre.

Nach dem Annuario statistico italiano betrug die in den Jahren

1870–1874 mit Wein bestellte Fläche	=	1 926 832 ha
in den Jahren 1879—1883 aber		3 095 293 „
		1 168 461 ha

innerhalb 10 Jahren ergab sich eine Zunahme
von 1 168 461 ha oder um 60,61 Prozent.

Allerdings muß man nicht vergessen, daß hier auch die Mischkulturen (colture miste) der Fläche nach immer als voll angerechnet werden.

Auch seit dem Jahre 1883 machte der Weinbau puncto Anbaufläche fortwährend weitere Fortschritte. Zahlreiche Ölbaumpflanzungen wurden in Weingelände umgewandelt. Der italienische Weinbau liefert gegenwärtig bei einer mittleren Jahresernte einen Ertrag von 28—30 Millionen hl. Es sind insbesondere die Regione agricole Piemont, Rom, das adriatische und mediterrane Süditalien und ganz speciell Sicilien, welche dem Weinbau enorme Flächen eingeräumt haben. Sicilien, die einstige Kornkammer Roms, ist zu einem der größten Weinkeller Europas geworden.

In qualitativer Hinsicht läßt dagegen der italienische Weinbau

noch vieles zu wünschen übrig. Wie Italiens Industrie erst in jüngerer Zeit auf eine höhere Stufe sich zu heben beginnt, so wird auch die Landwirtschaft und ganz speciell der Weinbau noch nach dem System der Ureltern betrieben. Italien produziert bis zur Stunde keine ausgeprägten, wohlcharakterisierten, selbständigen Weintypen. Es produziert gewissermaßen nur das Weinrohmaterial und überläßt die Verarbeitung desselben, die Veredelung, die Fabrikation beliebter Weintypen dem nahen Kollegen, nämlich Frankreich.

Italien kann Deutschland betreffend Qualität der Weine bei weitem nicht das bieten, was es wünscht. Speciell was die feinen Weine anbetrifft, ist Italien nicht in der Lage, dem Bordeaux oder dem Bourgogne einen ebenbürtigen Konkurrenzwein an die Seite stellen zu können. Dementsprechend hat sich denn auch die Einfuhr italienischer Weine nach Deutschland nicht dermaßen entwickelt, wie man es nach der Eröffnung der Gotthardbahn glaubte erwarten zu dürfen.

In der Tabelle XV haben wir die Entwickelung der Weinausfuhr Italiens nach den europäischen Ländern für die Jahre 1879 bis 1889 zusammengestellt.

Tabelle XV.

Übersicht über die Gestaltung der Weinausfuhr Italiens vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn.

(Alles in Hektoliter.)

Jahr	England	Frankreich	Belgien	Holland	Deutschland	Schweiz	Österreich-Ungarn
1879	77 406	679 248	124	846	5 970	109 762	37 791
1880	79 364	1 825 490	382	4 643	64 237	89 682	25 787
1881	42 560	1 426 353	464	8 807	51 637	84 515	24 927
1882	167 041	910 456	265	4 058	24 429	134 576	16 986
1883	32 193	2 113 588	1 932	3 241	75 665	189 957	14 037
1884	41 311	1 882 746	1 394	2 270	76 447	168 883	16 411
1885	42 945	1 099 078	2 274	6 813	40 886	124 924	7 878
1886	31 094	1 849 580	1 767	8 045	67 319	141 507	15 914
1887	44 758	2 782 707	3 215	8 263	92 385	165 253	31 248
1888	70 249	817 360	6 264	12 164	97 209	303 409	26 928
1889	30 088	172 253	8 105	8 710	137 883	336 722	33 441

Die Einfuhr nach Deutschland blieb sich in den Jahren 1880 bis 1887 in der Hauptsache gleich. Erst in den letzten drei Jahren macht sich eine steigende Tendenz bemerkbar; aber auch diese dürfte eher den Folgewirkungen des Zollkrieges mit Frankreich zugeschrieben werden, als daß es eine normale Entwickelung genannt werden könnte. Die Einfuhr italienischer Weine nach der Schweiz schwillt in den letzten beiden Jahren ebenfalls ungewöhnlich an. Die unverkäuflichen italienischen Weine wurden eben auch hier zu allen Preisen auf den Markt geworfen.

Es ist jedenfalls auffallend und charakteristisch für die Geringfügigkeit der Einfuhr italienischer Weine nach Deutschland, daß im

Durchschnitt der letzten beiden Jahre die kleine Schweiz[1] dreimal soviel an italienischen Weinen importierte wie das ganze Deutsche Reich.

Vor dem Zollkrieg verschlang Frankreich allein 80 Prozent der gesamten italienischen Weinausfuhr.

Man hatte seiner Zeit bezüglich der Belebung der Einfuhr italienischer Weine an die Eröffnung der Gotthardbahn große Erwartungen geknüpft. Dieselben sind nicht in Erfüllung gegangen.

Die Gründe hierfür sind wohl vierfacher Natur:

1. Italien als Produktionsland thut zu wenig, um seine Weine durch das Eingreifen der Kunst zu feinen Qualitätsweinen herauszubilden.
2. Im deutschen Konsumenten herrscht eben auch die Macht der Gewohnheit, die ihn an den altbeliebten französischen Marken festhalten läßt. Wenn irgendwo, so hält sich der Mensch gerade beim Wein vielmehr an die Form als an die Sache.
3. In Deutschland ist man der Frage noch nicht mit dem genügenden Ernste und Vertrauen näher getreten, ob es nicht möglich wäre, sich der französischen Zwischenfabrikation und des französischen Zwischenhandels in Wein einigermaßen zu entledigen, die ausgezeichneten süditalienischen Verschnittweine, aus denen Bordeaux und Burgunder gegenwärtig bekanntlich zu einem großen Teil hergestellt werden, von erster Quelle selbst zu beziehen und mit Hülfe dieses ausgezeichneten italienischen Weinrohmaterials in Deutschland selbst das gewünschte Produkt zu fabrizieren.
4. Der Deutsche ist kein Weintrinker, sondern ein ausgeprägter Biertrinker. Er unterhält mit dem edlen Gerstensaft die intimsten Beziehungen; es findet daher der Import italienischen Weines eine relativ nahe Grenze.

Der Import an italienischen Baumfrüchten (Citronen, Apfelsinen, Pomeranzen 2c.) nach Deutschland ist nach der italienischen Statistik im Laufe des letzten Jahrzehnts um circa 70 Prozent gestiegen. Die Gotthardbahn ist aber an dieser Steigerung des Imports nur in sehr geringem Grade beteiligt. Der Gesamttransport der Gotthardbahn an Baumfrüchten war in den ersten beiden Betriebsjahren 1882 und 1883 am größten; er ging dann aber stark zurück und erholte sich nur allmählich wieder; von 44000 q im Durchschnitt der Jahre 1884—1886 stieg er auf 68000 q im Durchschnitt der Jahre 1887—1889[2]. Die Verkehrsziffern der Gotthard-

[1] Nicht unerhebliche Quantitäten dieser laut Statistik nach der Schweiz gegangenen Weine mögen thatsächlich nach Deutschland gegangen sein (Zwischenhandel).

[2] Es mag dem Leser vielleicht als wenig glaubwürdig erscheinen, wenn wir hier die Bemerkung machen, daß die Stadt Berlin allein weitaus mehr an Apfelsinen und Citronen konsumiert, als wie auf der Gotthardbahn überhaupt im Laufe eines Jahres an Baumfrüchten transportiert werden. Berlins Konsum übersteigt den Gesamttransport der Gotthardbahn um mehr als die Hälfte.

bahn für Baumfrüchte bieten durchaus nichts Auffälliges. Das Verkehrsgebiet der Gotthardbahn berührt die großen deutschen Konsumscentren nicht. Selbst Köln, das in ihrem Verkehrsgebiet liegt, bezieht die italienischen Südfrüchte nur zu einem Teil, ja vielleicht zum kleineren Teil durch den Gotthard, den anderen Teil auf dem Seeweg.

Der in den deutschen Großstädten im Verlaufe des letzten Jahrzehnts bedeutend gestiegene Konsum an Südfrüchten und speciell Baumfrüchten[1] hat sich zur Deckung des Bedarfes zu einem großen Teil überhaupt nicht an Italien, sondern an Spanien gewendet. Die neuerrichteten norddeutschen Dampferverbindungen mit Spanien brachten insbesondere die geringeren und wohlfeileren Sorten in großen Mengen nach Deutschland.

Der Import an getrockneten Mandeln ist stark gestiegen; derjenige an Kastanien, Feigen und von nicht den Agrumen zugehörigen frischen Südfrüchten hat dagegen keine wesentliche Veränderung erfahren. Der Import des wichtigen italienischen Produktes, des Olivenöls, verrät nach den Zahlen der Handelsstatistik deutlich die Tendenz des Steigens; die Transportziffern der Gotthardbahn für vegetabilische Öle bleiben sich aber für die Jahre 1882—1889 ziemlich unverändert. Die Einfuhr an italienischen Gemüsen ist von 1881—1887 fortgesetzt zurückgegangen und erst in den Jahren 1888 und 1889 wieder etwas gestiegen. Der Handel in italienischen Blumen hat sich in den letzten Jahren günstig entwickelt. Die klassische Stätte der Blumenzucht und Blumenkultur liegt indessen nicht in der italienischen, sondern in der französischen Riviera, in der Umgegend der Städte Cannes, Grasse, Nizza und Mentone. Die bedeutenden Blumensendungen aus diesen Städten nach den weiter nördlich gelegenen Punkten Deutschlands nehmen ihren Weg aber nicht durch den Gotthard, sondern gehen mit den Schnellzügen über Paris[2].

Der Handel in italienischem Geflügel, lebend und tot, ist in gemächlichem Steigen begriffen; die Einfuhr an italienischen Eiern ist sich dagegen seit den Jahren 1880 und 1881 gleichgeblieben.

---

[1] In Berlin betrug die Einfuhr von Apfelsinen und Citronen

	im ganzen	davon ginger weiter nach den Provinzen
1882 =	92 000 Centner	32 000 Centner
1883 =	108 000 "	40 000 "
1888 =	156 000 "	— —
1889 =	165 000 "	— —

Die Einfuhr stieg also von 1882—1889 um 79,3 Prozent. Obschon die Zahlen für die Ausfuhr der Jahre 1888/89 fehlen, läßt sich annehmen, daß auch der Konsum ungefähr im selben Maße gestiegen sei (Berichte über den Handel und die Industrie von Berlin, 1882/83, 1888/89). Da die Bevölkerung Berlins während dieser nämlichen Zeit sich nur um 22,5 Prozent vermehrt hat (Statistisches Jahrbuch), so ist der Konsum 3,5 mal stärker gestiegen, als es durch die Bevölkerungszunahme erklärt würde.

[2] Vom Anfang November bis Ende Mai 1884/85 wurden allein vom Bahnhofe Nizza aus 70 000 Stück Blumensendungen (in geflochtenen Körben oder in Kisten bis höchstens 10 Kilo) im Werte von 2 100 000 Francs verschickt. Vom Bahnhofe Cannes aus 55300 Kolli (193 000 Kilo) im Werte von 581 000 Francs. — Deutsches Handelsarchiv. 1885. S. 324.

Von allen italienischen Importartikeln zeigt dem Werte nach die weitaus größte Zunahme die Einfuhr an italienischer Seide. Da bei diesem sehr hochwertigen Produkt die Höhe der Transportkosten aber keine maßgebende Rolle spielt, so kann der bedeutende Aufschwung des Rohseidenhandels mit Italien nur in zweiter und dritter Instanz mit der Eröffnung der Gotthardbahn in Beziehung stehen.

Der Import von italienischem Hanf, Flachs, Marmor, Schwefel, Korallen 2c. zeigt keine nennenswerten Veränderungen.

Überblicken wir die Entwickelung der Einfuhr italienischer Produkte nach Deutschland in der Periode seit Eröffnung der Gotthardbahn in ihrer Gesamtheit, so finden wir ohne weiteres, daß im großen und ganzen die Eröffnung der Gotthardbahn an der Entwickelung dieses Handels in vieler Hinsicht spurlos vorübergegangen ist. Einzelne wenige Artikel haben in ihren Umsätzen eine wesentliche Steigerung erfahren, ungleich größer aber ist die Zahl derjenigen Artikel, deren Handel sich nicht verändert hat, der Verkehr gewisser Produkte ist sogar zurückgegangen. Die stattgehabten Veränderungen entsprechen den Erwartungen nicht, die man seiner Zeit an die Eröffnung der epochemachenden Gotthardbahn allseitig glaubte stellen zu dürfen.

Italien ist in seinen Hoffnungen zum mindesten nicht wenig enttäuscht worden. Italien hat die Gotthardbahn bauen helfen, vorwiegend in der Absicht, seinem jeder Verwendung spottenden Überflusse an den verschiedenartigsten Agrarprodukten einen bequemen und geräumigen Abflußweg nach dem Norden zu schaffen. In der Hauptsache ist nun aber das Gegenteil eingetreten. Italien wurde mit den nordischen Produkten geradezu überschwemmt, während seine eigenen Erzeugnisse von den neuerschlossenen Handelsgebieten mehr oder weniger vernachlässigt wurden. Man mag daher mit vollem Recht bezweifeln, ob Italien an den national-wirtschaftlichen Folgewirkungen der Gotthardbahn seine Befriedigung finde. Jedenfalls scheinen sich nach den Ergebnissen unserer wenigen Untersuchungen die ausgeworfenen 30 Millionen Deutschlands viel besser zu verzinsen und sich viel befruchtender geltend zu machen als die 58 Millionen seitens Italiens. Deutschlands Wirtschaft hat eine positive, in Zahlen greifbare Förderung seiner Interessen zu verzeichnen; die Errungenschaften, welche Italien zu verzeichnen hat, sind in vielen Punkten umstritten, zum Teil mehr indirekter Natur und daher ihrer ökonomischen Tragweite und ihrem reellen Inhalte nach auch schwer greifbar.

So liegen die Dinge heute, wenn wir nur die Entwickelung des reinen Güterverkehrs, des Güterverkehrs als solchen ins Auge fassen. Bezüglich des ökonomischen Gesamtverhältnisses Deutschlands zu Italien würden wir aber sehr irre geführt, wollten wir unser Urteil nur auf diesen Warenverkehr stützen, Italien würde dabei in viel zu finsterem Lichte und Deutschland dagegen in zu rosigen Farben erscheinen.

Im deutsch-italienischen Handelsverkehr beträgt die Unterbilanz zu Ungunsten Italiens im Durchschnitt der Jahre 1887/89 55 Millionen Francs.

Zur Begleichung dieser bedeutenden Unterbilanz erhält Deutschland aber nicht einen reellen Gegenwert in eben solchem Betrage. Italien ergänzt die Lückenhaftigkeit seines Güter-Exportes nach Deutschland mit einem entsprechend intensiveren Export an italienischen Schuldtiteln und begnügt sich alsdann damit, an Deutschland bloß den jährlichen Zinsbetrag in der Form des Warenverkehrs bezw. eines demselben ebenbürtigen Gegenwertes zu entrichten. Italien exportiert heute Waren und Schuldtitel, Deutschland Waren und Coupons. Italien sagt sich gegenüber den deutschen Exporteuren, ich kann eure Kohlen, euer Eisen und eure Maschinen recht gut brauchen, zur Fundierung unserer neuerstehenden Nationalwirtschaft sind uns dieselben sehr willkommen, wir sind aber leider zur Stunde nicht bei Geld und treten euch daher einen Teil unserer Staatspapiere, unserer Städte-Obligationen und Eisenbahn-Prioritäten ab. Damit ladet Deutschland, besonders im Hinblick auf das Schwankende in der finanziellen Lage Italiens, ein bedeutendes Risiko auf sich, während es andererseits den gesamten Gegenwert in Produkten seiner nationalen Arbeit hingegeben hat, die für Italien von dauerndem und unveränderlichem Werte sind, und die, einmal in die italienische Wirtschaft übergegangen und weil substanzieller Natur, dieselbe auch fortgesetzt befruchten werden. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet erscheint uns das ökonomische Verhältnis Deutschlands zu Italien wiederum in ganz anderen Farben. Was den rein materiellen Verkehr, den bloßen Warenverkehr (Warenbilanz) anbetrifft, so neigt sich die Wagschale entschieden stark auf die Seite Deutschlands, was aber den gesamten Wertverkehr (Zahlungsbilanz) und die besondere Natur dieses Wertverkehrs anbetrifft, so neigt sich dieselbe in gewissem Sinne ebenso stark auf diejenige Italiens. Wir können das Verhältnis Deutschlands zu Italien am besten dadurch illustrieren, daß wir etwa sagen: „Italien klebt für jeden dritten Waggon Waren, den Deutschland durch den Gotthard schickt, diesem seinem Lieferanten eine bloße Wertmarke auf den Rücken, welche Wertmarke für Deutschland bei gutem Verlauf der Dinge wieder voll zu Geldwert wird, vielleicht aber auch nicht." Wir führen hier nur beispielsweise zwei der italienischen Wertpapiere an, die sich in Deutschland besonders Eingang verschafft haben, nämlich die römischen Stadt-Obligationen und die Prioritäts-Obligationen der italienischen Eisenbahnen.

Von ersteren wurden in Berlin aufgelegt:

1883:	1. Serie	=	18 000 000	Lire
1885:	2. "	=	20 000 000	"
1886:	3. "	=	20 000 000	"
1887:	4. "	=	18 000 000	"
1888:	5. "	=	24 000 000	"

Von letzteren wurden aufgelegt 237 500 000 Lire im Jahre 1887 in Berlin, Frankfurt und London. (Salings Börsenpapiere 1889/90 S. 1087 u. S. 97.) Behufs richtiger Würdigung des ökonomischen Gesamtverhältnisses Deutschlands zu Italien wäre ferner zu berücksichtigen, daß Deutschland auch auf dem Wege des Fremdenverkehrs

(der durch die Gotthardbahn entschieden gehoben wurde) etwelche Wertbeträge nach Italien bringt und andererseits die periodisch auswandernden Arbeiter regelmäßig einige erarbeitete Ersparnisse aus Deutschland mit nach Hause bringen. Diese beiden letzteren Momente sprechen ebenfalls zu Gunsten Italiens, sie sind aber lange nicht von der Bedeutung, die man ihnen gewöhnlich beimißt. Es ist nicht zu ermitteln, in welchem Maße die Eröffnung der Gotthardbahn diese beiden Momente beeinflußt hat.

VIII.

Italiens Weltverkehr, der Hafen von Genua und die Gotthardbahn.

Nachdem wir nun die Stellung der Gotthardbahn im europäisch-italienischen Handel und den Einfluß derselben auf die Gestaltung des letzteren in aller Kürze etwas beleuchtet haben, erübrigt uns noch die Erörterung der zweiten Frage, welche Wirkungen die Gotthardbahn auf den Gang des Welthandels zu üben vermochte, bezw. in welchem Maße und in welcher Richtung der italienische Transitverkehr und der italienische Zwischenhandel durch die Gotthardbahn eine Kräftigung erfahren hat.

Ein ganz wesentliches Moment, warum Italien vor nunmehr 20 Jahren Dutzende von Millionen dem Gotthardunternehmen gerne zur Verfügung stellte, lag in dem hoffnungsfreudigen Ausblick auf eine nahe Zukunft, in der Italien wiederum zur Beherrscherin des Mittelmeerbeckens vorrücken, in der es sich wiederum zu jener großen maritimen und damit auch politischen Machtstellung aufschwingen würde, die es *dereinst* einmal besessen.

Ein höchst bedeutsames Moment durchkreuzte aber diese Wünsche und Hoffnungen Italiens in bedenklicher Weise.

Die Geschichte lehrt uns eindringlich, daß der Schwerpunkt des Welthandels im Laufe der Jahrtausende und der Jahrhunderte in langsamer aber steter Wanderung begriffen ist vom Südosten nach dem Nordwesten alter und junger Kulturgebiete. Auf dieser historischen Durchreise des Schwerpunktes des Welthandels bildete Italien mit seinen mächtigen Emporien Venedig und Genua eine glänzende Zwischenstation, von denen aus der Weltverkehr seinen Sitz nach der atlantischen Küste und nach den Gestaden der Nordsee verlegte. Der Welthandel hat seinen Fuß hinübergesetzt nach England und versucht es in jüngster Zeit, sich drüben im lebensfrischen Amerika, ein neues Heim zu suchen. Blicken wir zurück auf die durchlaufene Bahn, so sehen wir Venedig und Genua nur als verblichene Sterne in dunstiger Ferne. So spricht die Stimme der Geschichte, und wir werden gut thun, sie für unsere Zwecke zu verwerten.

Aber man wird uns einwenden, diese Geschichte gilt nicht mehr; der Suezkanal ist ja gebaut worden, da beginnt für Italien eine neue Geschichte, beziehungsweise die alte Geschichte beginnt

von neuem, gleichsam in zweiter Auflage. Gerade so wie im 12. Jahrhundert aus Anlaß der Kreuzzüge Italiens Welthandel emporgeblüht, kann es auch im 19. Jahrhundert durch den Suezkanal und die Gotthardbahn wieder groß und stark werden, stoßen doch die Schiffe, welche vom Orient kommen, immer zuerst auf Italien und liegt es da nicht auf der Hand, sich der Welthandelswaren, welche nach dem Inneren Europas bestimmt sind, schon hier zu entledigen, anstatt sie um Gibraltar herum auf großen Umwegen nach dem Norden zu schleppen und von dort wieder nach dem Süden zurückzuführen. So rechneten viele Italiener. Sie vergaßen aber dabei gänzlich, daß Suezkanal und Gotthardbahn an sich Italien nicht zu einem Vermittler des Weltverkehrs machen können, wenn nicht zahlreiche andere, nicht minder wichtige Faktoren aufs kräftigste mitwirken. Beim Suezverkehr handelte es sich nicht um einen durchaus neugeschaffenen, früher nicht dagewesenen Handelsstrom, der unter die verschiedenen Nationen erstmals verteilt werden sollte, sondern es ist eben der alte schon Jahrhunderte bestehende Handelszug nach Indien, der bloß die Straße, bloß den äußeren Namen gewechselt hat, für den aber das Reiseziel nach wie vor bestimmt gegeben ist; der Handelsverkehr mit dem Orient hat seine kräftigen Wurzeln im Nordwesten Europas, wo sie sich im Laufe der letztvergangenen Jahrhunderte tief und tiefer eingegraben und daher dem naturwüchsigen, stämmigen Baume, den sie nähren und tragen, einen allen Stürmen trotzenden, unerschütterlichen Halt zu bieten vermögen. Gleich großen Kraftmagneten haben die Handelscentren des europäischen Nordwestens den Suezhandel an sich gerissen[1] und denselben festgehalten, während Italien abermals

[1] Einer im Handelsarchiv von 1888 wiedergegebenen bemerkenswerten englischen Denkschrift, betitelt: „Der Suezkanal und seine Bedeutung für England", entnehmen wir einige Stellen. „Die natürliche Tendenz des Kanals ist, einen direkten Verkehr des Ostens mit den Mittelmeerländern auf Kosten des englischen Entrepothandels zu schaffen. Verfolgt man den Verkehr in einigen Hauptartikeln des Orients, Seide, Baumwolle, Thee, Kaffee, so zeigt sich, daß seit Eröffnung des Suezkanals die Ausfuhr derselben nach dem Kontinent sich vermindert hat oder doch nicht in dem Verhältnis sich vermehrt hat, in welchem der Handel mit den betreffenden Ländern im allgemeinen gewachsen ist."

In wie engen Grenzen aber diese Benachteiligung Englands sich immerhin bewegte, geht aus folgenden Zahlen hervor.

Nach der Statistik der chinesischen Zollbehörde betrug die Einfuhr nach China

von Großbritannien	vom europäischen Kontinent
1869 7 138 673 Pfd. St.	185 097 Pfd. St.
1881 6 824 732 " "	711 089 " "

Die Ausfuhr aus China nach:

Großbritannien	nach dem europäischen Kontinent
1869 9 165 660 Pfd.	870 316 Pfd. St.
1881 6 535 071 "	2 819 230 " "

Nach den indischen Handelsausweisen betrug die Ein- und Ausfuhr Indiens von und nach Europa:

1868 = 86 538 376
1881 = 124 840 116

Davon fielen auf Großbritannien:

1868 = 57 374 745 = 66,3 Prozent
1881 = 72 300 146 = 57,9 "

müßig zuſchaute, wie das vergilbte Siegel der Enterbung und des Ausſchluſſes vom großen Weltverkehr abermals erneuert wurde. Die ſchwerbeladenen Dampfer des Suez ziehen an den wonnigen, ſo einladenden Ufern Italiens unbekümmert vorüber; Italien muß ſich vertröſten auf die Zukunft und ſich bis dahin zufrieden geben mit dem Bewußtſein, in ſeinem Leben wenigſtens einmal der Mittelpunkt des Weltverkehrs und des geſamten Kulturlebens geweſen zu ſein. —

Zur Bekräftigung des Geſagten laſſen wir ſofort die Thatſachen ſprechen. In unſerer Tabelle Nr. XVI finden ſich die Zahlen, welche uns Aufſchluß geben über die Entwickelung des italieniſchen Tranſitverkehrs während der Jahre 1879—1889, zuſammengeſtellt.

Tabelle XVI.

Überblick über die Entwickelung des italieniſchen Tranſites in der Zeit vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn[1].

(Alles in Tauſenden von Lire.)

Jahrgang	Geſamttranſit Italiens	Tranſit Italiens		Tranſit Italiens	
		von der Schweiz	von Deutſchland	nach der Schweiz[2]	nach Deutſchland[2]
1878	76 550	1 935	7 934	7 976	762
1879	83 986	2 798	7 434	9 088	1 019
1880	80 943	3 482	9 632	11 899	1 438
1881	89 836	3 868	8 944	9 499	328
1882	68 940	2 634	3 776	6 307	74
1883	88 229	4 094	7 139	7 461	1 449
1884	78 412	5 260	5 555	16 751	593
1885	62 567	4 407	4 811	17 633	292
1886	48 418	2 577	5 049	10 620	212
1887	48 646	1 884	4 862	11 026	300
1888	51 915	2 508	3 564	15 036	2 885
1889	55 110	4 457	6 117	12 744	5 071

Die Benachteiligung Englands gegenüber den Ländern des Mittelmeeres, Frankreich, Italien, Öſterreich, bewegt ſich alſo in engen Grenzen. Handelsarchiv 1883, I 337.

Dem Journal des Economistes 1883/II entnehmen wir Folgendes: „L'ouverture du canal de Suez a été non moins favorable à la France qu'a l'Angleterre; bien mieux, nous avons déplacé par là le commerce des soies et Lyon qui auparavant ne recevait les soies que de Londres, les recoit maintenant de Marseille et pour une valeur qui dépasse 100 Mill. de Frcs. C'est la France qui achète presque toutes les soies de Shangaï. De même pour les thés: Marseille qui n'en recevait point, en reçoit maintenant pour une vingtaine de millions de Francs chaque année. Eine teilweiſe Beſeitigung des engliſchen Zwiſchenhandels durch den Suezkanal iſt alſo wohl zu konſtatieren, durchgreifend und umfaſſend ſind aber dieſe Veränderungen nicht.

[1] Zuſammengeſtellt nach dem Movimento Commerciale del Regno d'Italia. 1878—1889.

[2] Der Artikel Baumwolle iſt in allen dieſen Zahlen über den Werttranſit nach der Schweiz und nach Deutſchland gar nicht inbegriffen; Baumwolle zahlt in den italieniſchen Häfen keinen Eingangszoll und nimmt ſich daher die italieniſche Zollbehörde auch nicht die Mühe, dieſen Artikel beim Tranſit überhaupt zu buchen und zu kontrollieren. Der Artikel fehlt im italieniſchen Tranſit ganz.

Aus der Zahlenreihe über den Gesamttransit Italiens vernehmen wir zu unserer nicht geringen Überraschung, daß der Durchfuhrhandel Italiens nach Eröffnung der Gotthardbahn stark zurückgegangen ist, nämlich von 89 Millionen Francs im Jahre 1881 auf 55 Millionen Francs im Jahre 1889. Wo liegt der Grund für diese Erscheinung? Die Eröffnung der Gotthardbahn kann es nicht sein. Es ist offenbar die im Jahre 1884 stattgehabte Eröffnung der Arlbergbahn, welche den italienischen Transit stark verkürzt hat. Durch dieselbe wurde der Transit zwischen der südlichen Reichshälfte Österreich-Ungarns einerseits und dem mittleren und südlichen Frankreich andererseits von den oberitalienischen Bahnen auf die schweizerischen Linien hinübergeleitet. Dieser österreichisch-französische Transit über Oberitalien ging von 42 Millionen Lire in den Jahren 1882 und 1883 auf 14 Millionen Lire in den Jahren 1887 und 1888 zurück, also um 67 Prozent.

Andererseits stieg aber der italienische Transit von und nach dem Norden (Schweiz und Deutschland) nur von 17 Millionen Lire in den Jahren 1881 und 1882 auf 26 Millionen Lire in den Jahren 1888 und 1889.

Italien hatte am Transit vom Osten nach dem Westen gerade dreimal soviel verloren, wie es am Transit vom Süden nach dem Norden gewonnen hatte.

Die Zunahme des südnördlichen Transites um nur 9 Millionen Lire (in Wirklichkeit etwas größer als laut Statistik) ist aber offenbar als äußerst gering zu bezeichnen. Diese kleine Förderung des italienischen Durchfuhrhandels nach und von dem Norden bedeutet eigentlich gar nichts im Vergleich zu der großen Rolle, welche die Gotthardbahn im großen Welthandel spielen könnte.

Wie absolut geringfügig und eigentlich kaum nennenswert der italienische Gesamttransit gegenwärtig ist, erhellt am besten aus einer Vergleichung desselben mit dem Transit der Schweiz und Frankreichs. —

Während der Transit Frankreichs im Durchschnitt der letzten Jahre rund 600 Millionen Francs und derjenige der Schweiz 550 Millionen Francs betrug, hat Italien nur einen solchen von 50 Millionen Lire. Es ist wahrlich merkwürdig, daß ein Land mit rein maritimem Charakter, das dem Weltverkehr die schönsten Anknüpfungspunkte bieten könnte und mit seinem ganzen Körper gleichsam in diesen Weltverkehr hineinragt, mit seinem Durchfuhrhandel so bedenklich bestellt ist. —

Da in diesen Zahlen über den südnördlichen Transit als Ganzes auch der Transit von Venedig und anderen Hafenstädten, der sich zum Teil über den Brenner vollzieht, mit inbegriffen ist, so wollen wir, um den Einfluß der Gotthardbahn auf die Entwickelung des italienischen Transites etwas specieller und bestimmter erfassen zu können, uns noch etwas eingehender beschäftigen speciell mit dem Transit von Genua.

Genua ist der Punkt, der bezüglich der Größe seines Transites

fast ausschließlich vom Gotthard abhängig ist, und wenn uns die Zahlen Genuas nicht eine wesentliche Zunahme zeigen, so ist es für alle übrigen Transitpunkte Italiens erst recht nicht der Fall.

Wir entnehmen die diesbezüglichen Zahlen dem jährlich erscheinenden „Resoconto statistico del commercio e della Navigazione di Genova“ [1], herausgegeben von der Genueser Handelskammer. Freilich begegnen wir auch hier wieder einer statistischen Schwierigkeit. In diesen Zahlen über den Genueser Transit ist nicht bloß der wirklich reine, von Ausland zu Ausland gehende Transit enthalten, sondern auch die Durchfuhr solcher Waren, welche nach italienisch-inländischen Konsumplätzen gehen, die Zollstation Genua aber unverzollt passieren, um erst in einer Zollstätte im Innern des Landes verzollt zu werden. Erst seit dem Jahre 1884 liegen uns Zahlen vor, welche uns den Verkehr der Hafenstation Genua mit der Gotthardbahn detailliert vorführen. Da indessen der Anteil des Gotthardtransites an diesem Gesamttransit von Genua überwiegt, so stellen wir diese Zahlen für die Jahre 1874—1888 doch in Tabelle XVII zusammen; das Bild, nach dem wir streben, wird zwar etwas getrübt, aber in Ermangelung eines besseren müssen wir uns damit begnügen.

(Siehe die Tabelle XVII auf Seite 98).

Wir entnehmen dieser Tabelle, daß der Transit zur See, d. h. der Transit solcher Waren, welche von Genua aus zu Schiff weitergehen, von 1875—1888 in der Hauptsache sich gleichgeblieben ist. Er betrug im Durchschnitt der 7jährigen Periode von

1875 bis 1881 = 15,7 Millionen Lire
1882 „ 1888 = 15,0 „ „

Es ist auch nicht eine Spur davon zu finden, daß die Gotthardbahn hinsichtlich des Transitverkehrs zur See durch Zufuhr neuer bedeutender Frachten die Handelsmarine Genuas wesentlich hätte zu befruchten vermögen.

Etwas besser ist es bestellt mit dem Transitverkehr zu Land, d. h. mit dem Transit solcher Waren, welche zur See in Genua eintreffen und von hier weg per Eisenbahn weiter gehen. Wenn in der Wertbewegung auch dieser Art des Transites keine großen Veränderungen stattgefunden haben, so hat doch das zu transportierende Quantum bedeutend zugenommen; es ist dasselbe um etwa 60 000 Tonnen d. h. nahezu ums Dreifache gestiegen.

Die Thatsache einer Verdreifachung der Transitquantität bei sich relativ wenig verändernder Wertbewegung deutet darauf hin, daß es insbesondere schwere, wenig wertige Massenartikel sind, welche sich über Genua einen neuen Weg nach dem Innern Europas gesucht haben.

Gerade so wie im deutsch-italienischen Handelsverkehr die schweren deutschen Metallprodukte von der Gotthardlinie weitaus am meisten profitierten, so scheinen auch im mittel-europäisch-überseeischen Ver-

[1] Camera di Commercio ed arti di Genova. Rendiconto (Resoconto) statistico etc. Jahrgänge 1879—1887.

Tabelle XVII.

Übersicht über die Entwickelung des Transitverkehrs im Hafen von Genua in den Jahren 1875—1889.

Jahrgang	Gesamttransit		Transit zur See		Transit zu Land					
					Wert			Gewicht		
	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	nach inländischen Stationen	nach der Gotthardbahn	Total	nach inländischen Stationen	nach der Gotthardbahn	Total
	in Tausenden von Lire	Tonnen	in Tausenden von Lire	Tonnen	in Tausenden von Lire	in Tausenden von Lire	in Tausenden von Lire	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1875	—	—	12 610	—	—	—	—	—	—	—
1876	—	—	11 926	—	—	—	—	—	—	—
1877	—	—	12 145	—	—	—	—	—	—	—
1878	—	—	18 588	—	—	—	—	—	—	—
1879	—	—	23 184	34 342	—	—	—	—	—	—
1880	—	—	18 464	29 368	—	—	14 731	[1] —	— [1]	—
1881	—	50 134	13 329	16 248	—	—	17 334	—	—	34 623
1882	26 520	50 871	12 955	22 060	—	—	15 133	—	—	28 074
1883	27 760	54 228	13 425	22 292	—	—	14 334	—	—	31 936
1884	34 275	81 863	16 267	14 180	7 024	11 007	18 031	23 388	44 295	67 683
1885	40 496	126 171	15 770	15 053	8 455	16 269	24 724	35 237	75 880	111 117
1886	29 792	98 630	13 756	13 144	5 983	10 054	16 037	39 580	45 904	85 484
1887	34 379	95 716	18 343	12 549	8 329	7 705	16 034	48 831	34 397	83 228
1888	34 620	127 749	12 521	12 288	—	—	22 099	—	—	115 461
1889	44 308	125 905	12 799	15 238	—	—	31 509	—	—	110 667

[1] Transporto con Bolla cauzione.

kehre die überseeischen Massenartikel, Getreide, Petroleum und Baumwolle, die neue Handelsroute am schnellsten und ausgiebigsten auszunutzen.

Zur Bestätigung des letzteren wenden wir uns in dritter Linie an die Gotthardbahn selbst.

Die Gotthardbahn transportierte im Durchschnitt der Jahre 1885—1889 66000 Tonnen Getreide; bringen wir hiervon den Specialhandel in Getreide zwischen der Schweiz und Italien, der 18 500 Tonnen beträgt, in Abzug, so erhalten wir das vermutliche Quantum Getreide, das im Transit über die italienischen Häfen nach der Gotthardbahn gelangt. Es waren dies im Durchschnitt der Jahre 1885—1889 rund etwa 50 000 Tonnen[1].

Die Mutter Helvetia vermag ihre Landeskinder nur für 9 Monate des Jahres mit eigenem Brot zu versorgen. 3 800 000 q Körner müssen jährlich von außen eingeführt werden. Der Transport der Gotthardbahn an überseeischem Getreide beträgt somit nur 13,15 Prozent des Gesamtbedarfes der Schweiz an fremdem Getreide.

Von den 3 800 000 q bezieht die Schweiz nur 961 000 q oder nur 25,2 Prozent direkt aus dem Becken des Schwarzen Meeres; 45 Prozent ihres Bedarfes bezieht sie immer noch vom nahen Nachbar Österreich-Ungarn. Im Durchschnitt der Jahre 1885—1888 gelangten von dem russischen Getreide laut den Ausweisen der österreichischen Transitstatistik 89 000 q auf dem Landwege nach der Schweiz und 872 000 q würden somit auf den Wasserweg entfallen. Da die Gotthardbahn 500 000 q jährlich an überseeischem Getreide und zwar fast ausschließlich russischem Getreide transportiert, so ist es der Gotthardroute gelungen, 57,34 Prozent des gesamten zu Wasser sich vollziehenden schweizerisch-russischen Getreideverkehrs an sich zu ziehen. Genua hatte Marseille an Bedeutung als Getreidetransitplatz überholt und Antwerpen das Getreidegeschäft nach der Schweiz fast gänzlich entzogen. Diese Zahlen gelten aber nur für den Zeitraum von der Eröffnung der Bahn bis zum Jahre 1888.

In den Jahren 1888, 1889 und 1890 hat sich die Stellung Marseilles und Genuas zum schweizerisch-russischen Getreideverkehr zu Ungunsten Genuas wieder ins Gegenteil verwandelt. Genua ist in der letzten Zeit im Vergleich zu Marseille wieder in den Hintergrund getreten. Frankreich lieferte z. B. im Jahre 1889 100 000 Tonnen Getreide im Transit nach der Schweiz (das von Belgien kommende und durch Frankreich transitierende ist hierbei in Abzug gebracht), während die Gotthardbahn im selben Jahre auf ihren Schienen im ganzen nur 62 000 Tonnen transportierte. Da der

[1] Angesichts dessen, daß ein Teil des schweizerisch-italienischen Specialhandels in Getreide sich auch durch den Mont Cenis vollzieht und nicht jene sämtlichen 18 500 Tonnen den Gotthard passieren, müßte die Zahl von 50 000 Tonnen erhöht werden; andererseits aber müßte diese Zahl um den Betrag des internen Verkehrs der Gotthardbahn in Getreide herabgesetzt werden. Wir nehmen an, diese beiden Momente gleichen sich aus, was in der That auch statthaben wird. —

nach der Schweiz adressierte Getreidetransit Frankreichs fast sämtlich auf den Hafen von Marseille zurückzuführen ist, so erhellt aus diesen Zahlen zur Genüge, wie sehr Genua Gefahr läuft, seine erworbene Stellung wieder zu verlieren. Gegenwärtig ist für osteuropäisches Getreide die Verkehrsroute über Marseille wieder die beliebteste. Der Gotthardroute thun die in neuerer Zeit in verschärfter Weise wiederkehrenden Expeditions-Kalamitäten in Genua enormen Eintrag[1]. Der gegenwärtige Getreideverkehr durch den Gotthard könnte fast das Doppelte erreichen, wenn die Bedienung in Genua nur annähernd so zuverlässig, prompt und anständig wäre wie in Marseille[2].

Der Getreidehandel und Getreidetransit Belgiens, bezw. Antwerpens nach der Schweiz ist dagegen nach Eröffnung der Gotthardbahn dauernd auf ein Minimum zurückgegangen. Nach der belgischen Handelsstatistik[3] repräsentierte derselbe noch im Durchschnitt der Jahre 1880—1882 einen Wert von 6 424 000 Francs, im Durchschnitt der Jahre 1885—1888 aber nur noch einen solchen von 452 000 Francs; er ging um 93 Prozent zurück.

Wenn gegenwärtig Genua hinsichtlich des Getreideverkehrs auch nicht an die Bedeutung Marseilles heranreicht, so ist doch dieser sehr wichtige Handelsartikel, das Getreide, sowohl für Genua wie für die Gotthardbahn von großer Bedeutung geworden. Dieselbe hervorstechende Rolle, welche im Nahverkehr mit Italien das deutsche Eisen spielt, besitzt im überseeischen Fernverkehr das osteuropäische Getreide.

Es ist aber wiederum bemerkenswert und für die relativ beschränkte Leistungsfähigkeit der neuen Handelsroute über den Gotthard charakteristisch, daß das russische Getreide über die Gotthardbahn nur in verschwindend geringen Mengen über die schweizerische Nordgrenze hinaus nach Deutschland gelangt. Es waren dies in den letzten Jahren nur ca. 5000 q jährlich.

Wie für die deutsche Kohle schon nach Übertritt der schweizerischen Südgrenze die Transportfähigkeit völlig erschöpft ist, so ist dasselbe auch der Fall für das russische Getreide an der schweizerischen Nordgrenze[4].

---

[1] Einem in der Zeitschrift „Weltmarkt" im Jahre 1889 erschienenen Bericht aus Genua entnehme ich folgende Stelle: „Der ganze Hafen von Genua ist mit Schiffen und Waren überfüllt, alle Quais, Magazine, Lichterschiffe sind voll von Waren, Wagen sind täglich nur wenige zu erhalten. Eingetroffene Schiffe stehen mit ganzer oder noch halber Ladung schon über drei Wochen im Hafen und warten, bis ihnen zur Löschung der Ware Platz gemacht wird." Weltmarkt 1888. S. 9.

[2] Neue Züricher Zeitung, 25. März 1891.

[3] Tableau général du Commerce de la Belgique avec les pays étranges. 1880—1889.

[4] Es ist übrigens wohl zu beachten, daß die Haltung der deutschen Zollpolitik die Stellung der Schweiz (Gotthard) als Transitland für Getreide sehr geschwächt hat. Sind die deutschen Getreidezölle heruntergesetzt, so wird auch mehr Getreide durch den Gotthard nach Deutschland gehen.

Die Petition der süddeutschen Grundbesitzer an den Reichstag vom Jahre 1882, dahingehend, der Reichstag möchte infolge Eröffnung der Gotthardbahn die Zölle auf Getreide und andere Nahrungsmittel entsprechend erhöhen, war etwas voreilig. Die Petitionäre verlangten ein Zollgesetz, welches die Transportkostenverminderung für ostindisches, russisches Getreide und Getreide der Donauländer, welche durch die Gotthardbahn notwendig bedingt sei, soviel wie möglich ausgleiche.

Das „Journal des économistes" vom Jahre 1882 sagt zu diesem Fall ganz treffend: „Il y aurait un autre moyen de calmer plus sûrement encore les appréhensions des propriétaires allemands, ce serait de boucher le tunnel du Saint-Gotthard. Mais les protectionnistes n'osent pas pousser jusqu' au bout la logique de leurs principes. Ils molissent!

Der zweitwichtigste Artikel im schweizerisch-überseeischen Gotthardverkehr ist der für die Schweiz wichtigste Rohstoff, die Baumwolle.

Schon im ersten vollen Betriebsjahre transportierte die Gotthardbahn 118 000 q Rohbaumwolle. Die Transportmenge ist seither nicht gestiegen, sie beträgt im Durchschnitt der Jahre 1884 bis 1889 = 102 000 q jährlich. Hiervon gingen 65 000 q nach der Schweiz und 37 000 q über die Schweiz hinaus nach Baden und Elsaß. Bei einem Jahresbedarf von ca. 240 000 q deckt somit die Gotthardbahn 27 Prozent des gesamten schweizerischen Baumwollkonsums. $^2/_3$ der bezogenen ägyptischen und ostindischen Baumwolle gelangen über Italien und die Gotthardroute nach der Schweiz.

Der Baumwollbezug der Schweiz über die belgischen Plätze ist trotz der Eröffnung der Gotthardbahn und trotz der bedeutenden Bezüge über Italien nicht zurückgegangen. Nach der belgischen Handelsstatistik betrug der Export an Baumwolle nach der Schweiz im Generalhandel

im	Jahre	1880	= 5 240 000	Francs
=	=	1881	= 5 404 000	=
=	=	1885	= 9 172 000	=
=	=	1886	= 6 585 000	=
=	=	1887	= 8 732 000	=
=	=	1888	= 9 781 000	=

Während im Getreidetransit nach der Schweiz neben Genua auch Venedig einige Bedeutung hat und z. B. im Jahre 1888 ca. 80 Prozent auf Genua und 20 Prozent auf Venedig und andere Häfen entfielen[1], hat für die Baumwollzufuhr nach dem Gotthard Venedig sehr geringe Bedeutung. Nach einer Mitteilung des Handelsmuseum vom Jahre 1890 nehmen die nach der Lombardei, Piemont und der Schweiz bestimmten Baumwollen ihren Weg über Genua oder Triest, so daß Venedig nur mehr der Transitplatz für die Ein-

[1] Bericht über Handel und Industrie im Kanton Zürich. 1888. S. 94.

fuhr jener verhältnismäßig geringen Mengen ist, die im Venetianischen selbst verarbeitet werden[1].

Der drittwichtigste Artikel im schweizerisch-überseeischen Gotthardverkehr ist das Petroleum. Die Schweiz bezieht gegenwärtig einen großen Teil ihres Petroleumbedarfs von den 500 Brunnen bei Baku. Während noch in den Jahren 1885—1887 das in der schweizerischen Handelsstatistik als direkt von Amerika bezogen verzeichnete Petroleum 47 Prozent des gesamten schweizerischen Petroleumbedarfes repräsentierte und für russisches Petroleum der entsprechende Prozentsatz nur 13 beträgt, hat sich in den Jahren 1888 und 1889 das Verhältnis umgekehrt. In diesen Jahren betragen die bezüglichen Prozentsätze für

Rußland = 35
Amerika = 26.

Dementsprechend hob sich der Petroleumtransport der Gotthardbahn rasch von 45 000 q in den Jahren 1884 bis 1887 auf 116 000 q im Jahre 1889. Bringen wir den Transport nichtrussischer Provenienz sowie den Verkehr mit Italien und den internen Verkehr mit 16 000 q in Anschlag, so erhalten wir einen Transport der Gotthardbahn an über Italien kommendem russischen Petroleum von 100 000 q; 17 000 q gingen über die schweizerische Nordgrenze hinaus weiter nach Deutschland; die Gotthardbahn brachte somit im Jahre 1889 an russischem Petroleum nach der Schweiz allein gleich 83 000 q. Da nach den handelsstatistischen Ausweisen die Schweiz in diesem Jahre von Rußland im ganzen 128 000 q (direkt) bezog, so gelangen somit wiederum 65 Prozent oder rund $^2/_3$ dieses gesamten russischen Petroleums über Italien und die Gotthardbahn nach der Schweiz[2].

Diese drei Artikel, Getreide, Baumwolle und Petroleum, zusammen bilden dem Gewichte nach einen ganz wesentlichen Faktor der Handels- und Verkehrsbewegung des Hafens von Genua einerseits und des Gotthardverkehrs andererseits. Sie repräsentieren zusammen ein Gewicht von 70 000 Tonnen oder 700 000 q. Aber selbst angenommen, diese gesamte Verkehrsbewegung vollziehe sich ausschließlich über Genua (was nicht zutrifft), so bildet sie doch wiederum nur 3,3 Prozent des gesamten Wareneinganges im Hafen von Genua und nur 3,12 Prozent der gesamten Güterbewegung im Generalhandel von Genua (Ein-, Ausfuhr und Transit).

---

[1] Handelsmuseum 1890, II 763. Als Gründe für das Schwinden der kommerziellen Bedeutung von Venedig werden angeführt: Hohe Seefracht aus Indien im Vergleich zu Genua und Triest; lokale Mehrspesen, weil die Dampfer nicht an den Eisenbahnladestellen anlegen können; die hohen Eisenbahnfrachtsätze von Venedig nach den großen Centren der Baumwollindustrie.

Ein deutscher Fachmann, der die Handels- und Verkehrsverhältnisse Venedigs anläßlich der Kunstausstellung eingehend studierte, weiß auch ebenfalls nur Ungünstiges zu berichten. Frankfurter Zeitung 1887 Nr. 139.

[2] Die russische Firma Nobel hat in jüngster Zeit in der Nähe des Leuchtturmes von Genua vier große Petroleum-Reservoirs errichtet, welche zusammen 6000 Tonnen fassen. Ähnliches that die genannte Firma in Savona und Livorno; der Petroleumverkehr via Italien dürfte daher neuerdings einen Aufschwung nehmen. Österr. Konsul. Bericht aus Genua 1889.

Wenn die gesamte Güterbewegung im Generalhandel von Genua von 1 190 000 Tonnen im Jahre 1880 auf 2 193 000 im Jahre 1888, also in 9 Jahren um 84,30 Prozent gestiegen ist, so kann die wesentliche Ursache dieses großartigen Verkehrsaufschwungs nicht in dem Einflusse der Gotthardbahn liegen, denn an der bedeutenden Verkehrszunahme von 1 003 000 Tonnen participiert der Verkehr nach der Gotthardbahn in den obigen drei Massenartikeln ja nur mit 70 000 Tonnen oder nur mit 7 Prozent.

So groß auch der Verkehr der Gotthardbahn an überseeischem Getreide, an Baumwolle und Petroleum *an sich* betrachtet zu sein scheint, so ist er doch durchaus nicht bestimmend gewesen für die jüngste enorme Verkehrsentwickelung des Hafens von Genua. Die Gründe für dieses Aufleben von Genua sind zu suchen in den Fortschritten und den rasch steigenden Bedürfnissen der italienischen Wirtschaft selbst; sie sind also interner Natur; die neue aufsteigende Bewegung ist nicht von außen hineingetragen worden[1]. Soviel zur Klarstellung der Bedeutung unserer obigen drei Massenartikel für die Verkehrsbewegung von Genua.

Wir sind beim besten Willen nicht im stande, in der Reihe der überseeischen Verkehrsartikel der Gotthardbahn noch einen vierten oder gar einen fünften Gegenstand entdecken zu können, der für die Gotthardbahn und den Hafen von Genua eine irgendwie größere Bedeutung hätte. —

Die Verkehrsziffern der Gotthardbahn, in voller Übereinstimmung mit den statistischen Tabellen der Genueser Handelskammer, lehren uns, daß hinsichtlich des Verkehrs von Genua nach der Schweiz die Thätigkeit der Gotthardbahn mit diesen drei Artikeln so ziemlich erschöpft ist. Was aber den Handelsverkehr von der Schweiz nach Genua anbetrifft, so versagt uns die Statistik der Gotthardbahn jeden Anhaltspunkt für dessen Beurteilung. Für die Jahre 1884—1887 dagegen geben uns die statistischen Arbeiten der Genueser Handelskammer hierüber Aufschluß. Nach diesen statistischen Berichten gehen wohl eine ganze Menge von Handelsartikeln aus der Schweiz und Deutschland über Genua in überseeische Länder; aber der Verkehr von $^9/_{10}$ dieser Artikel ist ein geringer zu nennen. Es sind nur wenige Artikel, die mit größeren Beträgen etwas hervorstechen.

Die Schweiz schickte in den Jahren 1885—1887 durchschnittlich pro Jahr

130	q	Tabak
500	=	baumwollene Gewebe
150	=	= Garn
210	=	Papier
270	=	Dampfmaschinen

[1] Alle Notizen, in Zeitschriften und Handbüchern, welche, gestützt auf die Zahlen über den jüngsten allgemeinen Verkehrsaufschwung von Genua, von einem großen Einfluß der Gotthardbahn glauben sprechen zu müssen, taugen nichts.

220 = Marmor- und Alabasterarbeiten
1100 = Schweizerkäse

über Genua ins Ausland.

Deutschland spedierte über Genua

1100 hl Spiritus
150 q Apothekerwaren
1650 = Baumwollwaren
650 = Baumwollgarn
1900 = Papier und Karton
110 = Eisenwaren
400 = Dampfmaschinen
130 = gew. Thonwaren.

Dies sind die Artikel, welche die höchsten Verkehrsziffern zeigen, und doch erscheinen uns auch diese mit wenigen Ausnahmen recht bescheiden. Während die Schweiz nach denjenigen Ländern, welche im Bereiche des Wirkungsfeldes des Seeverkehrs von Genua gelegen sind, jährlich ca. 21 000 q baumwollene Gewebe exportiert, übergab sie in Wirklichkeit in den Jahren 1885—1887 dem Hafen von Genua nur 500 q zur Spedition, also nur 1/40 dessen, was die Schweiz im Maximum dem Hafen von Genua zuwenden könnte[1].

Die Geringfügigkeit des Umfangs der deutsch-schweizerischen Ausfuhr via Genua bedarf nach diesen Zahlen offenbar keiner weiteren Illustration.

Daß Venedig hinsichtlich der Vermittlung des mitteleuropäischen Exportes im Vergleich zu Genua durch die Gotthardbahn noch viel weniger gewonnen hat, bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung. Venedig unterhält, was den Transitverkehr von und nach der Schweiz und Deutschland anbetrifft, mit der Gotthardbahn überhaupt geringfügige Beziehungen.

Überblicken wir die Entwicklung der Transitbewegung von Genua in ihrer Gesamtheit, so bietet sie uns ein recht betrübendes Bild. Hinsichtlich des Transitverkehrs Mitteleuropas nach der Levante, dem Orient, Australien, Nordafrika und Südamerika hat Genua, diesen gesamten Transit ineinander gerechnet, eigentlich gar nichts profitiert; von dem Transit in umgekehrter Richtung, aus den letztgenannten Ländergebieten nach Mitteleuropa, ist Genua nur mit 3 Artikeln in den Vordergrund getreten, mit dem Verkehr in Getreide, Baumwolle und Petroleum, d. h. nur mit solchen Artikeln, für deren Verkehrsrichtung vor allem die Höhe der Transportkosten entscheidend ist, während für alle feineren Artikel, für deren Handelsrichtung weniger die mechanische Arbeit des Transportes als vielmehr die geistige Arbeit und

[1] Eine durch den Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins in Zürich veranlaßte Anfrage bei den St. gallischen Spediteuren über Verkehrserschwerungen im Hafen von Genua brachte den Bescheid, daß Genua als Hafenplatz trotz der Gotthardbahn von dem St. gallischen Ein- und Ausfuhrhandel, sozusagen, noch gar nicht benutzt werde, da die gewohnten Linien Marseille und Triest ihn sehr gut bedienen. Jahresbericht des kaufmännischen Direktoriums. Gallen 188[illegible]

Rührigkeit des Unternehmers, die hochentwickelte Unternehmerthätigkeit, der fein berechnete kommerzielle Schliff und fernerhin gesunde und unbeschränkte Kapitalkräfte entscheidend sind, Genua bis anhin gänzlich außer Betracht fällt. Genua hat durch die Gotthardbahn wenig gewonnen und das Wenige nur in einseitiger, der Entwicklung seiner Handelsmarine wenig günstiger Weise[1].

Wenn die italienischen Häfen hinsichtlich der Vermittlung des schweizerisch-überseeischen Handelsverkehrs mit den französischen Häfen und den Emporien der Nordsee in ernste und für letztere sogar gefährliche Mitbewerbung getreten wären, so müßte dies vor allem zum Ausdruck gelangen in der Statistik dieser Länder über ihren Transit von und nach der Schweiz. Für die französischen Häfen ist es, wie wir im folgenden Kapitel sehen werden, nicht oder nur in geringem Grade der Fall; daß auch die belgischen Hafenplätze in ihrem Transitverkehr mit der Schweiz nach Eröffnung der Gotthardbahn nicht eine Einbuße, sondern im Gegenteil eine starke Zunahme erfahren haben, lehrt uns die belgische Handelsstatistik.

Es betrug der Transithandel Belgiens

im Jahre	nach der Schweiz	aus der Schweiz
1881	75 998 000 Frcs.	49 284 000 Frcs.
1882	75 774 000 "	75 071 000 "
1883	64 981 000 "	93 664 000 "
1885	73 294 000 "	121 327 000 "
1887	67 262 000 "	150 255 000 "
1888	64 940 000 "	175 054 000 "

Im Transithandel Belgiens nach der Schweiz macht sich eine kleine Depression bemerkbar, weil eben einzelne Massenartikel, wie vor allem Getreide, die belgischen Plätze mehr und mehr verließen. Der Transit aus der Schweiz ist dagegen in sprungweisem, raschem Steigen begriffen.

Wo liegen nun die Gründe für das bisherige fast gänzliche Ignorieren der durch die Gotthardbahn neu erschlossenen italienischen Hafenplätze seitens der mitteleuropäischen Handelswelt?

Dieselben sind sehr zahlreich; wir greifen einige der wichtigsten heraus, begnügen uns aber damit, dieselben nur dem Namen nach zu nennen:

1. So wie die Dinge geschichtlich geworden sind, gravitiert der mitteleuropäische Handel nicht nach dem Süden Europas, nicht nach dem Mittelmeer, sondern nach dem handelstüchtigen Nordwesten Europas, mit dessen großen Emporien Mitteleuropa innig verwachsen ist.
2. Italien bezw. Genua besitzt nicht den ausgebildeten, leistungsfähigen und wohlfundierten Handelsstand, der notwendig ist,

[1] Obschon Italien seit dem Jahre 1882 das natürlichste Bindeglied bildet zwischen Suezkanal und Gotthardbahn bezw. dem Innern Europas, nahm es doch in der Reihe der Nationen, welche durch den Suezkanal Handel treiben, noch im Jahre 1888 erst den sechsten Rang ein, ein sprechender Beweis für die Inferiorität der maritimen Stellung Italiens. Deutsche Verkehrszeitung 1889 S. 226.

soll der Zwischenhandel speciell mit dem Orient auf breiter Basis sich entwickeln können.

3. Es fehlen Italien die wichtigsten Grundlagen, um seine internationale Schiffahrt genügend und dauernd zu befruchten und sie zu einer billig arbeitenden zu gestalten. Es fehlt das ausreichend exportkräftige eigene Hinterland. Wenn jährlich im Hafen von Genua 2129569 Tonnen vom Ausland kommender Güter ausgeladen, dagegen nur 208806 Tonnen nach dem Ausland bestimmter Güter eingeladen werden können (1887)[1], so sind offenbar die Bedingungen für Versorgung der Schiffe mit genügender Rückfracht die denkbar ungünstigsten.
4. Genua verfügt im Vergleich zu seinen Konkurrenzhäfen über zu wenig zahlreiche und zu wenig häufige Verbindungen nach den überseeischen Gebieten.
5. Der Hafen läßt sowohl in rein technischer und räumlicher Hinsicht wie bezüglich Verwaltung, Lagerung der Waren, Zollformalitäten und Langwierigkeit der Spedition viel zu wünschen übrig.
6. Die italienischen Eisenbahnen haben sich nicht bestrebt, durch die Art und Weise der Handhabung ihres Tarifwesens dem Hafen von Genua nach Kräften in die Hände zu arbeiten. Sie haben sich durch besondere Unsicherheit und Unzuverlässigkeit des Dienstes nur zu oft ausgezeichnet. Der chronische Mangel an Wagenmaterial hat sie außer stand gesetzt, den strengen Anforderungen des Welthandels bezüglich Promptheit der Bedienung gerecht zu werden.
7. Diesseits der Alpen war es die Tarifpolitik verschiedener Eisenbahnen, speciell der Eisenbahnen der Westschweiz (die Marseille zu begünstigen suchten), welche dem Aufkommen von Genua entgegenarbeitete[2].

Wir haben schon im vorigen Kapitel der bestimmten Überzeugung Ausdruck gegeben, daß die Gotthard-Subventionen Deutschlands sich befruchtender geltend machen als diejenigen Italiens, durch die vorstehenden Untersuchungen wurden wir in dieser Überzeugung wesentlich bestärkt. Italien hat seine 58 Millionen Lire Subventionen ausgeworfen in dem festen Glauben, daß erstens seine eigene nationale Produktion und sein Eigenhandel mit dem europäischen Norden durch die Gotthardbahn mächtig beflügelt werde und daß zweitens die italienische Schiffahrt, die italienischen Eisenbahnnetze und der Zwischenhandel durch Übertragung eines Teiles des Welthandels auf italienischen Boden neu befruchtet werden; die erstere Hoffnung ist, wie wir

[1] Resoconto statistico etc. 1887, S. 17, 18.

[2] Die auf Veranlassung Italiens beim schweizerischen Handelsstand gemachten Erhebungen bezüglich der Gründe der Mangelhaftigkeit des Warenverkehrs über Genua nennen neben den von uns angeführten insbesondere noch folgende: Coulantere Behandlung der Transitware, Aufhebung der Transitgebühr, Reduktion der Konnossements-Stempelgebühren, Anweisung von gedeckten Räumen für die Waren auf den Quais, direktes Ein- und Ausladen der Güter vom Schiff auf die Quais und umgekehrt u. s. w. Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahre 1887, S. 29.

früher gesehen, zu einem erheblichen Teil unerfüllt geblieben; bezüglich der zweiten Hoffnung aber haben, wie unsere wenigen Untersuchungen zeigen, die Thatsachen stark neben das Ziel getroffen[1]. Deshalb sagen wir, die Welthandelsroute über den Gotthard hat für die Hebung der materiellen Kultur Italiens bis jetzt nicht das geleistet, was sie leisten könnte, und da die Handelsinteressen Italiens mit denjenigen Mitteleuropas speciell mit Rücksicht auf den überseeischen Handelsverkehr durchaus solidarisch sind, sind auch für Mitteleuropa Enttäuschungen nicht erspart geblieben.

Die nackten Zahlen sprechen uns zu laut, als daß wir einer anderen Überzeugung Raum geben könnten. Und dennoch verzagen wir nicht. Die Zukunft wird sicher hier noch manches korrigieren, was heute fehlerhaft ist[2]. In dem Maße, wie dies geschieht, wird

[1] Karl Knies schreibt in seinem Buche: „Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen" (1853) S. 108: „welcher Blick in die Zukunft, daß mit der Einführung der ehernen Adern für den Handelsverkehr das alte Leben wieder nach denselben Richtungen hin pulsieren kann. Schon eilt ja auch die Schweiz ihre Gebirge zu durchbrechen, ihre Thalschluchten zu überbrücken für die neuen Transportlinien. Wieviel muß für Deutschland gewonnen werden, wenn der Verkehr der südlichen und südöstlichen Küsten Europas sich mit Vorteil von der Wasserfahrt nach Nordeuropa abwenden kann."

Heute sind die Schweizer Gebirge durchbrochen, die Wasserfahrt nach Nordeuropa aber hat sich von ihren alten Wegen nur wenig abwenden lassen.

Dr. Zenker schreibt in seinem Buche: „Der Suezkanal und seine kommerzielle Bedeutung, besonders für Deutschland" (1870) S. 72: „. . . . ganz verändert wird die Sachlage, sobald erst die schweizerische Alpenbahn über den St. Gotthard vollendet ist und mit den Bahnen des Rhonethals einerseits wie mit der Brennerbahn andererseits den Wettkampf beginnt. Hätte man mit dem Suezkanal zugleich den Bau dieser Eisenbahn begonnen, so stände Deutschland kommerziell bereits mit ganz anderer Macht am Mittelmeer."

Heute ist die Gotthardbahn gebaut und bald zehn Jahre im Betrieb, aber von einer solchen Macht ist leider nichts zu verspüren!

Paul Dehn sagt in seinem Werke: „Deutschland und Orient in ihren wirtschaftspolitischen Beziehungen" (1884) S. 119: „. . . Dieser Hafenplatz (Genua) wird nach Vermehrung seiner Zufahrtseisenbahnen und Schiffahrtsverbindungen, nach Vollendung der neuen großen Hafenbauten und Lagerräume, nach Einbürgerung der Gotthardbahn als großer deutsch-schweizerisch-italienischer Handelsstraße sich im Hinblick auf den Umschwung der Verkehrswege durch Eröffnung des Suezkanals zu einem Welthandelsplatz ersten Ranges aufschwingen, welcher in dem Verkehr zwischen Deutschland und Orient eine wichtige und einflußreiche Stellung einnehmen dürfte." — Für die Realisierung all dieser Hoffnungen und bestimmten Erwartungen, welche unsere ökonomischen Schriftsteller an die Eröffnung der Gotthardbahn knüpften, sind erst nur dürftige und zarte Keime vorhanden.

[2] Schon heute sind verschiedene der schwerwiegenden Übelstände wesentlich abgeschwächt, speciell was den Hafen von Genua anbetrifft. Die bis Ende 1888 bestrittenen Gesamtkosten für Hafenbauten beliefen sich auf 63 601 000 Lire, wovon der Duca di Galliera in großmütiger Weise 20 Mill. spendete. 34 685 000 Lire wurden verwendet für maritime Arbeiten, 13 600 000 Lire für Apparate und Einrichtungen und 15 316 000 Lire für Baulichkeiten. Jahresberichte der österreichisch-ungarischen Konsulatsbehörden 1890, S. 707. — Die neuen Hamburger Hafenanlagen kosteten vergleichsweise 106 Mill. Mark. Weltmarkt 1888, S. 329. Nach einer offiziellen Mitteilung der italienischen Mittelmeerbahn (Neue Züricher Zeitung vom 2. Mai 1890) sind die Hafenbauten von Genua gegenwärtig vollendet und hofft man allgemein, daß Genua sich nunmehr rasch in den Vordergrund drängen werde.

die Gotthardroute sich noch mehr entwickeln und, wenn auch spät, schließlich doch jene Stellung einnehmen, die ihr durch die vorzügliche geographische Lage im Weltverkehr angewiesen ist.

IX.

Der französische Transit und die Gotthardbahn.

Vor Eröffnung der Gotthardbahn war Frankreich das Land, das den Transitverkehr zwischen England, Belgien und Holland einerseits und Italien anderseits ausschließlich besorgte. Der Verkehr zwischen Deutschland und Italien mied aber französischen Boden fast gänzlich. Dagegen vollzog sich wiederum ein sehr großer Teil des schweizerisch-italienischen Verkehrs über Frankreich und den Mont Cenis.

Von dem Verkehre der Schweiz, Deutschlands, Belgiens und Englands nach und von dem Orient ging ein nicht unbedeutender Teil ebenfalls durch Frankreich und das Emporium von Marseille.

Diese beiden Transitverkehre sind durch die Eröffnung der Gotthardbahn empfindlich getroffen worden, und da diese beiden Arten des Transits gerade den wesentlichsten Faktor des Gesamtdurchfuhrverkehrs repräsentieren, läßt sich mit Bestimmtheit erwarten, daß der französische Gesamttransit seit Eröffnung der Gotthardbahn stark zurückgegangen sei. Die Zahlen der französischen Handelsstatistik[1] geben uns hierüber Auskunft, sie finden sich eingetragen am Schlusse der Tabelle XVIII.

(Siehe diese Tabelle auf Seite 109.)

Nach den Ergebnissen dieser Tabelle ging der Gesamttransit Frankreichs vom Jahre 1881—1886 dem Gewichte nach fortwährend zurück und zwar von 320 000 Tonnen im Jahre 1881 auf 220 000 Tonnen im Jahre 1886, also genau um 100 000 Tonnen oder um 1 000 000 Metercentner[2]. Der Rückgang beträgt 31,25 Prozent.

In den Jahren 1887—1889 beginnt sich aber der französische Gesamttransit wieder rasch zu erholen, er steigt plötzlich von 222 000 auf 457 000 Tonnen. Diese enorme Steigerung ist zurückzuführen auf die rapide Zunahme des Transites belgischer Kohlen nach der Schweiz und Deutschland. Dieser Kohlentransit aus Belgien über Frankreich nach Deutschland und der Schweiz betrug noch im Jahre

[1] Tableau général du Commerce de la France avec ses colonies et les Puissances étrangères. 1880—1889.

[2] Wir entnehmen einem französischen Zeitungsartikel folgende Stelle: „Le transit des marchandises anglaises, belges et hollandaises à destination du bassin de la Méditerranée, et vice versa, désortait les voies françaises et le Marseil[illegible] pour le Saint-Gothard et Gênes. M. Théry évalue à [illegible]e annuel de détournements, qui s'effectue de la sorte [illegible]mins de fer et de nos ports. D'autres parlent de [illegible] des chambres de commerce 1886. S. 414. Diese [illegible]leben; die Franzosen scheinen ihre Statistik schlecht zu [illegible]nsit Frankreichs ging bloß um 100 000 Tonnen [illegible] derjenige von und nach ihren Häfen eine [illegible]0) Tonnen hätte erleiden können.

Tabelle XVIII.

Überblick über den Rückgang und die Gestaltung des französischen Transits in der Zeit nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Jahrgang	Italien				Schweiz				Belgien				England				Total	
	von		nach		von		nach		von		nach		von		nach			
	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert	Gewicht	Wert
	To.	Frk.	To.	Frk.	To.	Frk.	To.	Frk.	To.	Frk.	To.	Frk.	To.	Frk.	To.	Frk.	Tonnen	Franken
1880	53 019	137,2	31 938	93,3	29 716	292,5	181 045	146,1	93 441	74,4	25 946	23,1	15 615	69,2	19 282	177,1	309 163	746,2
1881	50 756	128,3	45 254	115,2	30 590	272,2	180 254	146,4	101 444	84,8	25 038	17,6	15 873	76,2	17 176	151,4	320 681	752,9
1882	43 335	84,7	36 250	104,0	29 715	251,3	147 277	104,5	87 274	87,1	22 213	16,9	13 759	64,6	16 219	128,2	278 799	708,6
1883	38 119	86,7	32 250	94,2	27 232	239,2	141 702	102,2	79 542	80,1	19 109	16,3	13 079	63,1	15 271	115,0	262 542	662,9
1884	30 926	53,5	14 818	64,3	26 829	222,8	128 575	88,3	67 108	73,2	17 050	19,4	11 246	50,7	20 071	124,7	230 204	575,1
1885	30 286	58,6	14 859	51,3	25 735	188,9	114 611	83,2	64 417	60,9	27 141	18,8	11 203	40,3	21 189	85,8	223 805	515,3
1886	27 210	64,7	13 459	38,8	30 816	245,3	110 639	88,9	73 664	51,2	25 875	19,4	8 747	34,7	19 076	119,4	220 509	585,4
1887	28 126	46,5	14 186	40,0	32 418	230,2	174 265	85,5	151 079	67,0	28 820	28,8	11 880	36,3	20 013	117,3	332 518	563,4
1888	42 968	—	10 867	—	29 906	—	214 024	—	137 027	—	28 685	—	10 851	—	22 139	—	377 988	548,9
1889	39 986	—	16 145	—	32 202	—	243 807	—	194 328	—	34 215	—	13 008	—	22 928	—	457 336	653,4

1886 bloß 29600 Tonnen und im Jahre 1885 nur 17000 Tonnen, er stieg aber in den Jahren 1887, 1888 und 1889 successive auf 75000, 85000 und 134000 Tonnen.

Der Getreidetransit Frankreichs bezw. derjenige Marseilles hat eine Steigerung erfahren von 32000 Tonnen im Jahre 1886 auf 105431 Tonnen im Jahre 1889 und fernerhin ist der Transit italienischer und spanischer Weine in der gleichen Periode erheblich gestiegen.

Der Transit dieser drei Artikel, Kohle, Getreide und Wein, bedingt die durchaus anormale Entwickelung des französischen Transites in den letzten drei Jahren. Sehen wir von diesen drei Artikeln ab, so halten sich die Zahlen auch für die Jahre 1887 bis 1889 auf derselben Höhe, oder, besser gesagt, auf derselben tiefen Stufe, wie diejenigen der vorangegangenen Jahre. Daß es nur einige wenigwertige Massenartikel sind, welche den französischen Gesamttransit in den letzten Jahren so gesteigert haben, lehren uns auch die Zahlen über die Wertbewegung des Transites, welche trotz einer Verdoppelung des transportierten Gewichts sich nicht verändert haben.

Dem Werte nach betrug der französische Gesamttransit in den Jahren 1880 und 1881 = 750 Millionen Franken; im Durchschnitt der Jahre 1885—1889, während welcher die Wirkung der Gotthardbahn voll zur Geltung gelangte, = 573 Millionen Franken, der Rückgang beträgt = 177 Millionen Franken = 23,6 Prozent. Dem Gewichte nach ging der französische Gesamttransit nach Eröffnung der Gotthardbahn nahezu um $^1/_3$ und dem Werte nach nahezu um $^1/_4$ zurück.

Was speciell den Transit von und nach Italien betrifft, so fiel derselbe von 90484 Tonnen in den Jahren 1880 und 1881 auf 43468 Tonnen im Durchschnitt der Jahre 1884—1887 (die Zahlen für 1888 und 1889 können nicht berücksichtigt werden, weil Momente in sich schließend, welche die Vergleichbarkeit stören), er ging zurück um 47016 Tonnen oder um 51,95 Prozent.

Die Wertbewegung fiel in der gleichen Zeit von 237 Millionen Franken auf 109 Millionen Franken, sie ging zurück um 54 Prozent.

Der Transitverkehr Frankreichs mit Italien ging demnach nach Eröffnung der Gotthardbahn sowohl dem Gewichte nach wie dem Werte nach um mehr als die Hälfte zurück[1].

Besonders auffallend sind in unserer Tabelle XVIII auch die Zahlen für den Werttransit Frankreichs von und nach der Schweiz, fernerhin diejenigen von und nach England.

Um uns ein detailliertes Bild zu verschaffen speciell über die Veränderungen des französischen Transites über den Mont Cenis,

[1] In den gesamten Betriebseinnahmen der Linie „du Rhône au Mont Cenis“ macht sich dieser Rückgang ebenfalls fühlbar. „Les recettes, qui étaient par jour et par kilomètre, de 137 Frcs. en 1881 et de 134 Frcs. en 1882, ne sont plus maintenant que de 123 Frcs. Le Déplacement du courant commercial est donc evident, et il y a urgence d'avise. Le Journal des Chambres de C. 1883. S. 427.

stellen wir unter Zugrundelegung der französischen Handelsstatistik nachstehend die erforderlichen Zahlen zusammen.

(Siehe die Tabellen XIXa und b auf den Seiten 112 und 113.)

Nach den Ergebnissen dieser Tabelle XIX betrug der gesamte Mont Cenis-Transit in den Jahren 1880 und 1881 = 77 820 Tonnen und im Durchschnitt der Jahre 1884—1887 = 34 670 Tonnen.

Der gesamte Transit von und nach Italien, gleichgültig welchen Weg die Güter einschlagen, betrug nach der Tabelle XVIII in den entsprechenden Jahren 90 484 und 43 468 Tonnen. Der französisch-italienische Transit vollzieht sich somit im Durchschnitt aller dieser Jahre zu 83 Prozent durch den Mont Cenis; nur 17 Prozent entfallen auf den Seeweg und eventuell auf die Linie Genua—Toulon.

Was nun den Mont Cenis-Transit *an sich* betrifft, so ging derselbe, wie obige Zahlen zeigen, um 43 150 Tonnen zurück, was einem Prozentsatz von 55,44 entsprechen würde. Da der Gesamttransit mit Italien nur eine Einbuße von 51,95 Prozent aufzuweisen hat, so scheint demnach der Transit zur See relativ schwächer betroffen worden zu sein als derjenige durch den Mont Cenis. Diese Zahlen entsprechen durchaus den realen Verhältnissen. Der zur See sich vollziehende Anteil des französisch-italienischen Transitverkehrs berührt nur mittel- und süditalienische Gebiete; diese sind aber der Wirkungssphäre des Gotthard schon viel zu sehr entrückt, als daß *dieser* Anteil des Transites durch die Gotthardbahn stark hätte getroffen werden können.

Der über Frankreich, durch den Hafen von Marseille und das Mittelmeer sich vollziehende Transit zwischen der Schweiz, Deutschland, Belgien und England einerseits, dem südlichen Mittelitalien, ganz Unteritalien und insbesondere Sicilien anderseits, hat sich durch den Einfluß der Gotthardbahn in seinen bisherigen Wegen wenig beirren lassen.

Der Mont Cenis-Verkehr dagegen hat, weil heftig und unmittelbar mit der Gotthardbahn kollidierend, durch die letztere einen starken Schlag erlitten. Immerhin ist auch hier der Verkehr in den *beiden Richtungen* sehr verschieden getroffen worden. Während der Verkehr aus Italien nach dem Norden nur um 48,43 Prozent zurückging, zeigt derjenige vom Norden nach Italien eine Einbuße von 64,79 Prozent.

Wie aus unserer Tabelle zu ersehen ist, hat der Verkehr aus Italien nach England über den Mont Cenis durch die Eröffnung der Gotthardbahn, *absolut genommen*, keine Beeinträchtigung erfahren; er ist sogar um merkliches gestiegen. Und dennoch lehrt uns die schweizerische Handelsstatistik, wie wir schon an einer früheren Stelle nachgewiesen haben, daß jährlich in der Richtung aus Italien nach England circa 80 000 q Güter durch den Gotthardtunnel hindurchziehen. Wir müssen somit annehmen, daß seit der Zeit der Eröffnung der Gotthardbahn der über das europäische Festland sich vollziehende Anteil des italienisch-englischen Güterverkehrs sich um

Der Transit und seine Veränderungen seit Eröffnung der Gotthardbahn

A. Transit aus Nation durch den Mont Cenis nach dem Norden

(Güter in Metercentner.)

Eintritt durch Tunnel	Richtung über die Grenze von Italien über die Übergangsstationen													
	Belgien				Deutschland England						Frankreich		Total	Jahrgang
Station	Transit	Ver mindert	Total	Total	Chur Buchs	St. Gallen	Bregenz	Radolfzell	Basel Delle	Basel Bahnhof	Pratteln	Muttenz		
1881	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000		1000	1000	1000	1000	1000
1882	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000			1000	1000	1000	1000
1883	1000	1000	1000	1000	1000		1000	1000	1000		1000	1000	1000	1000
1884	1000	1000	1000	1000	1000		1000	1000	1000		1000	1000	1000	1000
1885	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1886	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1887	1000	1000	1000	1000	0	1000	1000	1000	1000		1000	1000	1000	1000
1888	1000	0	1000	1000		1000	1000	1000	1000	0	1000	1000	1000	1000
1889	1000		1000	1000		1000	1000	1000	1000		1000	1000	1000	1000
1890	1000	1000	1000	1000	1	1000	1000	1000	1000			1000	1000	1000

Tabelle XIX b.

Der Mont Cenis-Transit und seine Veränderungen seit Eröffnung der Gotthardbahn.

B. Transit aus dem Norden über Frankreich und durch den Mont-Cenis nach Italien. (Alles in Metercentner.)

Jahrgang	Eintritt über die Grenze von bezw. über die Grenzstation:											Austritt
	Belgien				Nordfrankreich—England				Deutschland		der Schweiz	aus dem Mont Cenistunnel nach Italien
	Tourcoing	Vireux	Givet	Longwy	Le Havre	Dieppe	Rouen	Boulogne	Avricourt	Petit-Croix	Bellegarde	
1880	23 958	15 926	36 656	13 459	3 603	34 766	—	29 326	557	3 004	127 359	292 862
1881	13 118	29 643	28 303	69 970	3 823	44 705	—	31 902	980	11 641	124 374	372 101
1882	27 669	11 037	21 428	78 098	3 889	26 793	66	30 826	1 223	3 661	92 193	319 254
1883	25 871	10 246	19 975	75 894	3 215	26 019	59	29 974	1 236	3 214	80 235	307 441
1884	25 421	2 092	4 939	15 729	2 862	35 023	—	21 014	1 760	1 047	15 808	131 523
1885	7 002	1 147	3 356	8 303	3 994	28 933	—	18 408	2 251	430	25 206	101 256
1886	7 801	1 097	3 752	13 921	878	15 444	700	12 602	2 023	891	50 201	111 555
1887	7 790	507	3 594	7 978	1 003	29 454	105	8 236	2 885	531	40 011	123 483
1888	5 081	Jeumont 27 476	1 503	5 666	—	18 911	—	5 768	3 137	—	24 543	94 647
1889	4 049	Blanc-misson 36 555	15 870	26 883	3 715	6 587	Calais 8 538	9 741	3 332	—	27 408	151 163

circa 80000 q jährlich gehoben habe; wäre dies nicht der Fall, so müßten die Zahlen Frankreichs einen entsprechenden Rückgang aufweisen. Damit ist nun freilich nicht gesagt, daß diese 80000 q nun sämtlich auf das Konto wirklicher Verkehrsneubildung zu schreiben seien. Es wäre vorerst zu untersuchen, in welchem Umfange dieser neue jetzige Landverkehr dem bisherigen Seeverkehr entnommen wurde. Wir sind aber nicht in der Lage, dies an Hand der Statistik kontrollieren zu können. Es ist aber nicht anzunehmen, daß dies in erheblichem Maße geschehen sei, denn die Seefrachten zwischen englischen und italienischen Häfen waren während der ganzen Zeit der bisherigen Thätigkeit der Gotthardbahn sehr niedrige.

Ganz anders verhält es sich mit dem Verkehr aus England nach Italien. Der Verkehr in dieser nord-südlichen Richtung fiel von 74000 q in den Jahren 1880/81 auf 38000 q im Durchschnitt der Jahre 1884/89. Wir müssen ohne weiteres annehmen, daß ein diesem Verkehrsausfall entsprechendes Plus in den Verkehrsziffern des Gotthard zu finden sein wird. Der Verkehr aus England durch den Gotthard nach Italien beträgt nun gegenwärtig cirka 40000 q jährlich. Er entspricht somit genau der Verkehrseinbuße des Mont Cenis. Von einer Steigerung des „Überlandverkehrs" aus England nach Italien kann somit keine Rede sein.

Derjenige Anteil des englisch-italienischen „Überlandverkehrs", welcher die Verkehrsroute des Gotthard wählt, passiert auf seinem Wege von und nach England bekanntlich die belgischen und zum Teil auch die niederländischen Hafenplätze.

Die Thatsache eines teilweisen Übergangs des englisch-italienischen Güterverkehrs von den französischen Hafenplätzen auf die belgischen Seeplätze muß sich daher in prägnanter Weise nachweisen lassen aus den Ergebnissen der belgischen Handels- und speciell der Transitstatistik[1]. Wir geben die erforderlichen Zahlen hier wieder.

Es gingen:

im Jahre	aus England über belgische Häfen nach Italien Güter im Werte von Franken	aus Italien über belgische Häfen nach England Güter im Werte von Franken	Total: In Tausenden von Franken
1879	2 248 000	427 000	2 675
1880	3 275 000	225 000	3 500
1881	5 452 000	381 000	5 833
1882	9 333 000	9 680 000	19 013
1883	10 555 000	12 925 000	23 480
1884	14 543 000	13 781 000	28 324
1885	17 446 000	11 653 000	29 099
1886	27 108 000	14 346 000	41 454
1887	39 360 000	27 964 000	67 324
1888	17 946 000	28 726 000	46 672

[1] Tableau général du Commerce etc. 1880—1889.

Der englisch-italienische Güterverkehr via Belgien hob sich von nur 4 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre 1879—1881 auf 51,7 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre 1886—1888.

Wenn der gesamte englische über französische Häfen und französisches Territorium gehende Güterverkehr (gleichgültig nach welchem Bestimmungsland; also nicht bloß nach Italien) im Werte von 236,9 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre 1880/81 (siehe Tabelle XVIII) auf 152,3 Millionen Franken im Durchschnitt der Jahre 1884—1887 zurückging, also einen Ausfall von 84,6 Millionen Franken aufzuweisen hat, anderseits der englisch-italienische Güterverkehr über Belgien in derselben Zeit eine Steigerung erfahren hat von 4 Millionen Franken auf 52 Millionen Franken, so sind wir hinreichend informiert darüber, wo dieser einstige französische Gütertransit hingekommen ist. Hinsichtlich der Vermittelung des „zu Land" sich vollziehenden englisch-italienischen Handelsverkehrs ist Belgien nach Eröffnung der Gotthardbahn zu einem großen Teil an die Stelle Frankreichs getreten.

Im Mittel der Jahre 1887—1889 betrug der über französisches Gebiet und durch den Mont Cenis sich bewegende Anteil des englisch-italienischen „Überlandverkehrs" 112000 q

Der entsprechende Anteil des Gotthard beträgt für dieselbe Zeit 131600 „

Der Gotthard ist somit gegenüber dem Mont Cenis im Vorsprung um 19600 „

oder um 17,5 Prozent.

Sehen wir ab von der Besorgung der englisch-ostindischen Überlandpost durch die Mont Cenis-Linie, so steht thatsächlich heute die Gotthardbahn in höherem Maße im Dienste des englischen Handelsverkehrs als der Mont Cenis.

Der durch den Mont Cenis gehende belgisch-italienische Handelsverkehr (in beiden Richtungen) betrug in den Jahren vor Eröffnung der Gotthardbahn jährlich 154000 q, im Durchschnitt der Jahre 1887/89 beträgt dieser nämliche Verkehr aber nur noch 53000 q; die Verkehrsverminderung beträgt 101000 q = 65,59 Prozent.

Auf der Gotthardlinie ist seit Eröffnung der Bahn ein belgisch-italienischer Verkehr herangewachsen in der Größe von 293110 q (im Durchschnitt der Jahre 1887/89). Wir haben somit zwischen Belgien und Italien einen neu erstandenen „Überlandverkehr" zu verzeichnen von

293110 q
— 101000 „
= 192100 q.

Daß auch dieser Verkehr nicht ohne weiteres als neuer, erst durch die Gotthardbahn geweckter Verkehr betrachtet werden kann, liegt auf der Hand. Italien und Belgien stehen auch zur See in lebhaftem Kontakt und es ist wohl möglich, daß die Schiffahrt einen Teil ihrer Frachten an die Gotthardlinie hat abtreten müssen. Aus den gleichen

Gründen, welche für England angegeben wurden, dürfte dieser Teil indessen nicht groß sein. Diese bedeutende Hebung des Überlandverkehrs zwischen Belgien und Italien ist überraschend; er ist heute gerade doppelt so groß wie in den Jahren vor Eröffnung der Gotthardbahn. Gerade so wie zwischen Deutschland und Italien, hat sich auch zwischen Belgien und Italien der Verkehr in den eigentlichen Massenartikeln (Metallprodukte) sehr entwickelt.

Gegenwärtig gehen vom gesamten belgisch-italienischen „Überlandverkehr" von 346110 q 293110 q durch den Gotthard und nur 53000 q durch den Mont Cenis; 84,69 Prozent entfallen auf die Gotthardroute und nur 15,31 Prozent auf die Mont Cenis-Linie.

Während Mont Cenis und Gotthard den englisch-italienischen Güterverkehr annähernd teilen, ist der Verkehr zwischen Belgien und Italien fast gänzlich an die Gotthardlinie übergegangen.

Der Transit Deutschlands über den Mont Cenis betrug in den Jahren 1880/81 cirka 14000 q jährlich; er ist nach Eröffnung der Gotthardbahn auf 4000 q zurückgegangen. Er war und ist zu gering, als daß wir uns mit demselben länger beschäftigen.

Groß sind die Veränderungen im Verkehre der Schweiz über den Mont Cenis. Im Verkehr nach Italien sank die Frequenz von 125800 q auf 30500 q, d. h. um 75,79 Prozent, und in demjenigen von Italien von 312000 auf 140000, also um 55,13 Prozent. Lassen wir für den letzteren Verkehr die Zahlen für die letzten drei Jahre (weil sie sich mit den früheren Jahrgängen nur schwer vergleichen lassen), weg, so stellt sich der Prozentsatz auf 67 Prozent[1].

Der gesamte Effektivhandel (direkte Ein- und Ausfuhr plus Lagerverkehr) der Schweiz mit Italien betrug im Durchschnitt der Jahre 1887—1889 1924481 q

Der gesamte Verkehr der Schweiz über den Mont Cenis belief sich für dieselbe Zeit jährlich auf 208100 -

Die Mont Cenis-Linie vermittelt somit nur 10,84 Prozent des gesamten schweizerisch-italienischen Handelsverkehrs. Bedenken wir, daß der schweizerisch-italienische Verkehr über den Arlberg und Brenner bei weitem nicht so groß ist wie derjenige über den Mont Cenis, so

---

[1] Den Geschäftsberichten der schweizerischen Westbahn für die Jahre 1883 bis 1887 entnehmen wir, daß der Güterverkehr wie auch die Stationseinnahmen der Eisenbahnstation Genf, des eigentlichen Ein- und Ausfallsthors für den schweizerischen Verkehr über Mont Cenis und Marseille, nach Eröffnung der Gotthardbahn folgendermaßen zurückgegangen sind:

	Marchandises expédiées		reçues	
1881	207 106	Tonnen	181 528	Tonnen
1883	160 782	"	177 721	"
1884	177 022	"	173 835	"
1887	159 604	"	177 930	"

Rückgang der Gesamteinnahmen der Station Genf:

1881 = 3 011 567 Francs
1883 = 2 346 406 "
1884 = 2 399 945 "
1887 = 2 274 544 "

ist mit dieser einen Zahl die prädominierende, ja fast ausschließlich maßgebende Stellung der Gotthardbahn im schweizerisch-italienischen Handelsverkehre genügend gekennzeichnet.

Dieses auffallende Verhältnis von 208 000 : 1 900 000 lehrt uns eindringlich, daß die Handelsbeziehungen der Westschweiz mit Italien quantitativ geringfügiger Natur sind. Speciell die Zahlen für den Export der Westschweiz über den Mont Cenis nach Italien sind so minim, daß sie eigentlich für eine Bahn mit internationalem Charakter kaum in Betracht kommen. Während die Schweiz in den Jahren 1887/89 jährlich im ganzen 745 633 q nach Italien exportierte, exportierte die Westschweiz über den Mont Cenis nur das minime Gewicht von 30 654 q, also nur 4,11 Prozent oder nur $^1/_{25}$ dessen, was die ganze Schweiz ausführte.

Die Westschweiz ist bis zur Stunde hinsichtlich ihres Verkehrs mit Italien auf die Mont Cenis-Linie angewiesen; wäre dieser Verkehr irgendwie belangreich, so müßten diese Prozentsätze denn doch höher ausfallen.

Es scheinen uns daher die Grundlagen für den Güterzufluß nach der schon längst projektierten und der Realisierung allmählich näher rückenden Simplonbahn, soviel wenigstens an der Schweiz liegt, recht spröder Natur zu sein.

Diese westlichen Kantone der Schweiz, die durch die Simplonbahn vor allem Italien näher gebracht werden sollen, unterhalten einen nur geringen Verkehr mit letzterem Lande und werden auch nie einen Massenverkehr erhalten. Diese zum Teil agrikolen Kantone verfügen nicht über diejenigen Industrieen, welche geeignet wären, durch bedeutende Zufuhren von Roh- und Hülfsstoffen und durch massenweise Ausfuhr der Fabrikate eine internatinale Linie wesentlich zu befruchten. Es fällt das Fehlen dieser Grundbedingung um so stärker ins Gewicht, als die Simplonbahn nur in beschränkter Weise auf Zufuhren von weiter weg liegenden Gebieten rechnen kann, denn ihr französisches Verkehrsgebiet wird durch Gotthard und Mont Cenis erheblich eingeengt. Soviel an der Schweiz liegt, sind die Aussichten für Belebung des Simplonverkehrs nicht rosiger Natur.

Werfen wir, nachdem wir die Veränderungen des Mont Cenis-Transites in den Grundzügen besprochen haben, noch einen kurzen Blick auf den Transit des Hafens von Marseille. In Tabelle XX finden sich alle diesbezüglichen Zahlen zusammengestellt.

(Siehe die Tabellen XX a und b auf den Seiten 118 und 119.)

Der Gesamttransit von Marseille ging von 928 000 q in den Jahren 1880/81 auf 653 000 in den Jahren 1884/87 zurück. Er erlitt eine Einbuße von 29,64 Prozent. Speciell bezüglich der Getreideversorgung der Schweiz war Genua nach Eröffnung der Gotthardbahn mit Marseille in lebhafte Konkurrenz getreten. In den Jahren 1888/89 hat sich aber Marseille von den erlittenen Verlusten wiederum mehr als erholt. Sein Gesamttransit hat sich plötzlich mehr als verdoppelt, aus Gründen einer wiederum rasch steigenden Getreideeinfuhr aus dem Osten.

Tabelle XX a.

Der Transit von Marseille vor und nach Eröffnung der Gotthardbahn.

A. Der Transit von Marseille nach dem Norden.

(Transit in der Landrichtung. Alles in Metercentner.)

Eintritt im Hafen von Marseille von der Meerseite	Austritt über die Grenzen von bezw. über die Grenzstation:										Jahrgang
	Belgien				Nordfrankreich — England		Deutschland	der Schweiz			
	Tourcoing	Jeumont	Givet	Pagny	Calais	Boulogne	Petitcroix	Delle	Pontarlier	Bellegarde	
797 819	9 921	—	13 027	729	1 127	—	40 950	4 306	2 589	716 796	1880
770 208	5 216	79	4 153	559	3	1 286	34 823	3 498	2 609	711 622	1881
598 862	7 305	34	4,814	295	96	909	32 108	3 574	1 781	537 382	1882
555 436	6 799	27	5 017	286	65	943	31 936	3 215	1 762	495 929	1883
593 102	5 350	—	7 853	—	26	1 008	37 877	3 164	2 577	525 663	1884
597 994	1 649	—	2 305	706	—	1 130	35 705	12 238	1 005	516 247	1885
392 535	4 914	1 065	1 663	479	—	402	18 123	6 577	2 679	341 923	1886
524 465	6 714	—	4 835	615	47	431	19 211	6 704	3 103	468 780	1887
1 008 334	14 586	160	—	—	14	983	22 737	3 586	4 306	930 675	1888
1 129 420	10 687	300	5 760	—	2	392	17 041	3 307	9 854	1 053 860	1889

Tabelle XX b.

B. Transit vom Norden nach dem Hafen von Marseille.

(Transit in der Seerichtung. Alles in Metercentner.)

Jahrgang	Eintritt über die Grenze von bezw. über die Grenzstation:										Austritt
	Belgien					England	Deutschland		der Schweiz		aus dem Hafen von Marseille nach der Seeseite
	Tourcoing	Blancmisseron	Jeumont	Givet	Pagny	Boulogne	Avricourt	Petitcroix	Pontarlier	Bellegarde	
1880	7 122	1 354	5 012	11 644	1 894	2 386	997	34 204	1 363	56 462	140 826
1881	8 267	1 424	5 679	13 494	2 444	2 171	2 227	32 208	444	49 068	147 540
1882	6 860	1 306	1 391	10 579	501	2 057	4 231	35 803	1 894	61 574	152 251
1883	6 301	1 278	1 395	9 927	516	1 928	4 037	34 612	1 806	60 475	147 151
1884	1 168	647	3 068	8 585	1 375	2 375	1 286	37 319	2 015	59 977	137 137
1885	3 026	381	176	5 117	1 233	1 526	1 542	35 656	947	43 840	116 155
1886	3 157	1 009	1 116	3 968	2 857	1 612	2 029	37 934	618	48 948	134 098
1887	2 756	1 044	868	5 400	852	1 397	1 734	38 429	277	53 510	117 641
1888	2 141	307	614	5 042	466	1 409	3 185	34 182	—	52 556	116 352
1889	2 032	79	1 399	3 641	—	1 580	3 081	5 584	733	3 985	32 671

Von einer Schädigung des englischen Durchgangsverkehrs über Marseille kann keine Rede sein, denn ein irgendwie nennenswerter Transit Englands über den Hafen von Marseille existiert überhaupt nicht. Er beträgt nur cirka 2500 q. England führt seine nach dem Orient bestimmten Waren über Gibraltar oder, was pressant ist, mit der englisch-ostindischen Überlandpost durch den Mont Cenis nach dem Hafen von Brindisi. Die französischen Südhäfen haben für Englands Weltverkehr keine Bedeutung.

Belgien dagegen schickt ziemlich bedeutende Mengen Waren über Marseille nach dem Orient. Vor Eröffnung der Gotthardbahn betrug

der Gesamtverkehr Belgiens über Marseille	45 600 q
in den Jahren 1885/89 fiel er auf	20 680 -

Es ist indessen kaum anzunehmen, daß diese starke Einbuße eine Folge der Gotthardbahn und der Konkurrenz Genuas sei, denn wäre dies der Fall, so müßte sich in noch stärkerem Grade auch für Deutschlands Verkehr über Marseille eine solche Transitherabminderung nachweisen lassen, was aber nur in beschränkter Weise der Fall ist.

Das südwestliche Deutschland stand und steht mit Marseille in regem kommerziellen Verkehre. Der Gesamttransit Marseilles nach und von Deutschland betrug in den Jahren 1880/81 und 1885/89 72 600 bezw. 55 100 q. Die kleine Abnahme fällt aber nur dem Import von Marseille zur Last. Trotz Eröffnung der Gotthardbahn und trotz Erschließung des Hafens von Genua ist der Export Südwestdeutschlands über den Hafen von Marseille nicht nur nicht gefallen, sondern sogar gestiegen, ein sprechender Beweis, daß die Erschließung Genuas an den alten Handelswegen nach dem Orient bis anhin wenig geändert hat. Die Ergebnisse unserer früheren Ausführungen über die Entwickelung des durchgehenden Handelsverkehrs von Genua werden durch diese Zahlen mehr als bestätigt.

Der Transit von Marseille nach der Schweiz ist aus schon wiederholt genannten Gründen (Abnahme des Getreidetransites) nach Eröffnung der Gotthardbahn erheblich zurückgegangen; dagegen ist der Export der Schweiz über Marseille auch nach der Erschließung des vielgenannten Genua sich genau gleich geblieben. Unsere früheren Ausführungen über den Transit (über die Nichtigkeit des Transites) von Genua werden durch diese Daten über die Frequenz von Marseille in jeder Beziehung, Punkt für Punkt als den realen Verhältnissen entsprechend bestätigt. Bei Ausschluß des einen Artikels, des Getreides, kann von einer Übertragung des Verkehrs von Marseille auf den Hafen von Genua keine Rede sein. Durchgreifende Ablenkungen im Gange des Weltverkehrs können wir an Hand dieser Zahlen nicht konstatieren. Soweit Verschiebungen stattgefunden haben, sind sie nur sehr **einseitiger**, durchaus nicht **allgemeiner** Natur.

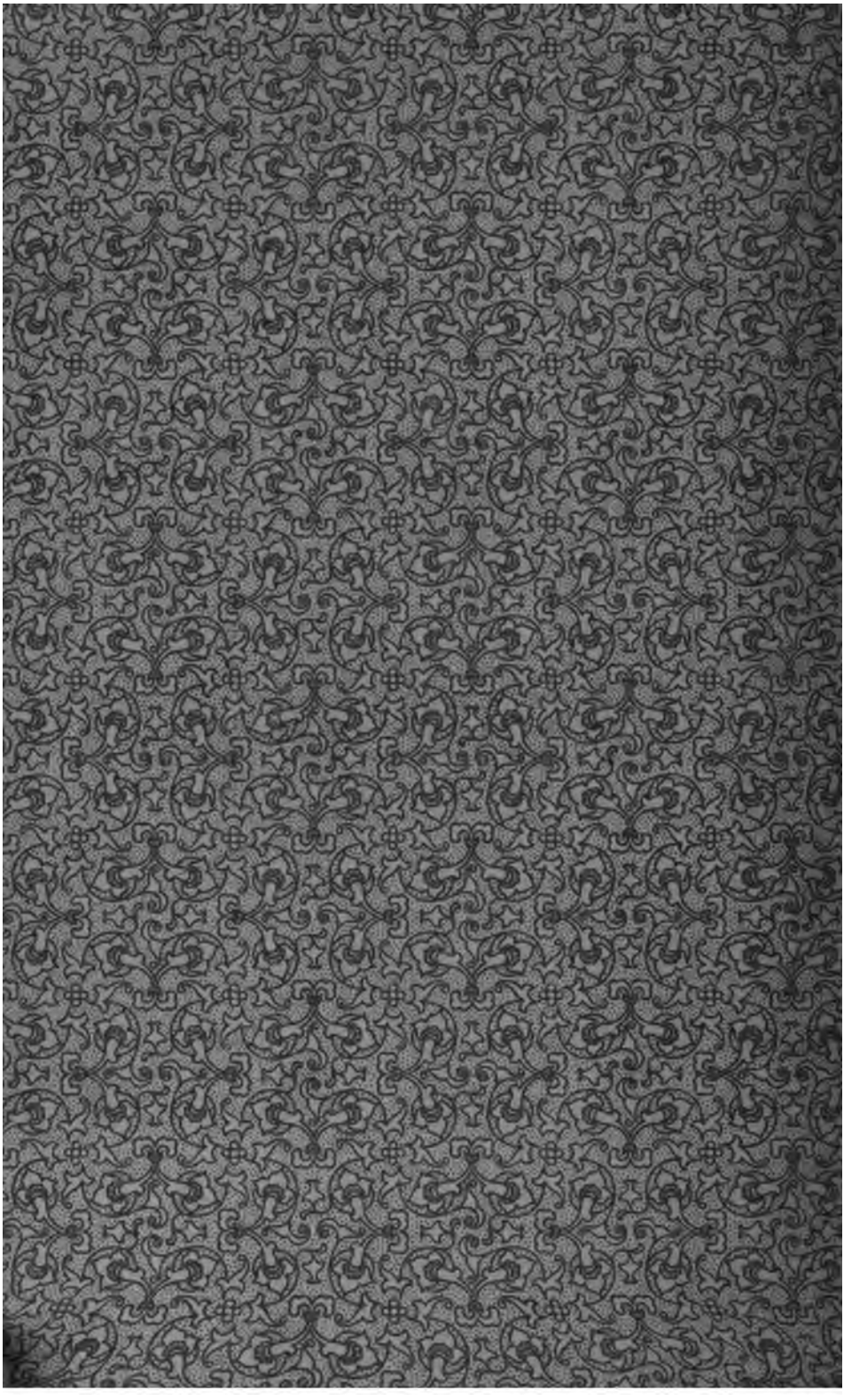
Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Berichtigungen.

S. 54, Z. 12 v. oben lies: 18,36 = 23,87 Prozent.
" 54, Z. 15 v. oben (statt 14,63 = 26,3) lies: 13,89 = 24,97 Prozent.
" 54, Z. 16 v. oben (statt 21,4) lies: 21,44 Prozent.
" 54, Z. 17 v. oben (statt 24,5) lies: 24,47 Prozent.
" 54, Z. 18 v. oben (statt 22,50 = 41,8) lies: 22,58 = 41,95.
" 54, Z. 21 soll lauten: 23,69 Prozent; bei Berücksichtigung derselben eine solche von 27,34 Prozent.
" 54, Z. 16 v. unten lies: „Anlagekapital".
" 62, Z. 16 v. unten lies: „oder durch den Mont Cenis".
" 63 in der Tabelle, 4. Spalte, Total, müssen die beiden ersten Reihen lauten:

1 140 390
1 037 365

In der 7. Spalte, Total, ist die letzte Zahl (365 130) in 465 130 zu ändern.
" 67, vorletzter Absatz soll lauten: Pro Kopf der Bevölkerung betrug im Jahre 1887 der Wertbetrag ꝛc. in der Schweiz 192 Francs, in Belgien 226 Francs ꝛc.
" 68, Z. 2 v. unten lies: Centimes (statt Centimeter).
" 69, Z. 18 v. oben lies: 5 582 389 Francs.
" 69, Z. 21 v. oben lies: 52,01 Prozent.
" 69, Z. 25 v. oben lies: bei der Gotthardbahn um 2,76 Prozent ungünstiger, was in Anbetracht der bedeutenden Betriebserschwernisse auch wohl zu erwarten ist. Der von der Gotthardbahn erhobene Bergtarifzuschlag scheint die Mehrkosten nahezu zu vergüten.
" 94, Z. 1—4 v. unten ergänze hinter der zweiten Zahl „Pfd. St."
" 100, Z. 6. v. unten lies: étrangers.
" 106, Z. 5 v. unten lies: folgende Desiderien.



HE 3220 .G67 R9
Die Wirkungen der Sankt Gottha
Stanford University Libraries
3 6105 041 827 572

HRL
36
E43